WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

ROK IV.
CZERWIEC 1934
NR. 6.



·BALTIC·TRADE·DEVELOPER·
·POLSKA·AGENCJA·TELEGRAFICZNA·P.A.T.·WARSZAWA·

Polska Agencja Morska

SP. Z O. O.

POLISH SHIPPING AGENCY LTD

Adres telegraficzny:
P. A. M.

GDYNIA
ul. Świętojańska
tel. 2957

GDAŃSK
Elisabethwall 4
tel. 24941

Maklerstwo okrętowe. Transporty morskie towarów masowych. Asekuracja transportów morskich.

Agencja linij okrętowych z Gdyni i Gdańska do:

Tallina — Helsingforsu — Rygi — Rotterdamu — portów Reńskich — Londynu — Hull — Halifax — Nowego Jorku

---

REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

Ekspedjujemy następ. statki z Gdańska i Gdyni do portów:

WSCHOD. NORWEGJI:
Oslo
oraz inne wschodnio - norweskie porty
par. „AKERSHUS" ładuje w Gdyni 22/6, w Gdańsku 21/6.
par. „AKERSHUS" ładuje w Gdyni 14/7, w Gdańsku 12/7.

ZACHOD. NORWEGJI:
Stavanger — Bergen — Trondheim
oraz inne zachodnio - norweskie porty
par. „URSA" ładuje w Gdyni 7/7, w Gdańsku 6/7.
par. „JEADEREN", ładuje w Gdyni 26/7, w Gdańsku 22/7.
Towary na konosament przejściowy do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i wysp Faro.

ZACHODNIEJ SZWECJI:
par. „IWAN" ładuje w Gdyni 27/6 w Gdańsku 28/6.
par. „IWAN" ładuje w Gdyni 11/7, w Gdańsku 12/7.
par. „IWAN" ładuje w Gdyni 24/7 w Gdańsku 25/7

POŁUDNIOWEJ SZWECJI:
Sztokholm
par. „MARIEHOLM" ładuje w Gdyni 24/6, 5/7, 16/7, 23/7.
par. „MARIEHOLM" ładuje w Gdańsku 25/6, 6/7, 17/7, 24/7
par. „KASTELHOLM" ładuje w Gdyni 30/6, 6/7

LITWY:
Kłajpeda
par. „MARIEHOLM" ładuje w Gdyni 17/VI, 5/VII, par. „MARIEHOLM" ładuje w Gdańsku 18/VI, 6/VII.

PÓŁN. I PŁD. HISZPANJI, PORTUGALJI, GIBRALTARU, FRANCJI:
Pesajes — Bilboa — Santander — Musel (Gijon) — La Coruna — Vigo — Oporto — Lisboa — Huelva — Sevilla — Kadiz — Gibraltar — Tanger — Larache — Port Lyautey — Rabat — Tedhala — Casablanka — Mazagan — Safli — Mogador — Agadir — Melilla — Villa Alhucemas — Ceuta — Tetuan
a przy dostatecznej ilości ładunków również do hiszpań. i półn. afryk. portów
par. „LISBOA" ładuje w Gdyni 12/VII, w Gdańsku 10 — 12/VII

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messyna — Palermo
par. „MALAGA" ładuje w Gdyni 22/VII, w Gdańsku 20/VII.

POŁUDNIOWEJ AFRYKI:
Cape Town — Durban — Lorenzo Marques — East London
motor „HAMMAREN" ładuje w Gdyni 20/VI.
motor „KAAPAREN", ładuje w Gdyni 19/VII.
Pozatem przyjmuje się do przewozu towary na konosament przejściowy do Irlandji, Kanady, U. S. A, Meksyku, Zach. Afryki, Zatoki Perskiej, Indji, Wsch. Azji i Australji.

POŁUDNIOW. AMERYKI:
Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires — ew. i Montevideo
par. „BORE IX" ładuje w Gdyni 6/VII, w Gdańsku 9/VII.
par. „MERCATOR" ładuje w Gdyni 23/VII, w Gdańsku 26/VII.

INDJI:
Karachi — Bombay — Alleppey — Madras — Calcutta — Rangoon
par. „SIMLA" ładuje w Gdyni 23/VII.

O zgłoszenia ładunków upraszają i informacji udzielają agenci.

BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS Ltd. Sp. z o. o.
GDYNIA, Plac Kaszubski 1. Tel. 29-11
GDAŃSK, Langer Markt 3. Tel. 225-41

SVENSKA ORIENT LINIEN.

GOTHENBURG

utrzymuje regularną komunikację do i z **Lewantu.**

PÓŁN. AFRYKA — EGIPT — PALESTYNA — SYRJA — GRECJA — TURCJA — MALTA — CYPR — PORTY CZARNOMORSKIE.

z przeład. do **Iraku i Persji.**

m/s „ROLAND" do Aleksandrji, Jaffy, Haify, Piraeusu i Istambulu, ładuje w Gdyni 20/6, w Gdańsku 22/6.

m/s „GOTLAND" do Aleksandrji, Jaffy, Haify, Bejrutu, Piraeusu, Istanbulu, ładuje w Gdyni 30/VI, w Gdańsku 2/VII.

m/s „NORDLAND" do Aleksandrji, Jaffy, Haify, Piraeusu, Istanbulu ładuje w w Gdyni 12/VII, w Gdańsku 14/VII.

m/s „BLALAND" do Aleksandrji, Jaffy, Haify i Piraeusu ładuje w Gdyni 29/VII, w Gdańsku 31/VII.

Zastrzega się zmiany.

Bliższych informacyj udzielają agenci:

w Gdyni: **POLSKA LEWANT** Agencja Okrętowa Sp. z o. p. Gdynia, Plac Kaszubski 1. tel. 29-11

w Gdańsku: **BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD. A. G.** Gdańsk, Langer Markt 3. tel. 225-41.

ROK IV. CZERWIEC 1934. NR. 6

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, KRAK. PRZEDM. 50. P.A.T. TEL. 687-23 i 233-53. KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR – OSKAR STEMPEL.

Prime Minister of Latvia
K. ULMANIS

Prime Minister of Poland
prof. L. KOZŁOWSKI



There is no greater satisfaction than to serve one's own Nation.

K. Ulmanis

The Sea is a link joining all Nations. It creates for each individual Nation favourable conditions for the development of its vital forces.

Gdynia

WICEPREMJER MARGES SKUJENIEKS dzieli się z przedstawicielem „Wiad. Portu Gdyńskiego“ swemi wrażeniami z pobytu w Gdyni.

— Gdynię znam dobrze. Byłem tam kilka razy w różnych odstępach czasu, podziwiając za każdym razem wielki rozmach i tempo, w jakiem na pustem dotychczas wybrzeżu Bałtyku powstawało nowe miasto i nowy wspaniały port. Latem ub. roku odbyłem jachtem wycieczkę po Bałtyku, zwiedzając przy tej okazji największe porty bałtyckie i śmiało mogę powiedzieć, że największe wrażenie wywarła na mnie Gdynia. Panujące w porcie ożywienie, większy niż gdzieindziej ruch statków, ogólna atmosfera miasta, wszystko to korzystnie wyróżnia Gdynię z pośród innych portów bałtyckich.

Dzięki uprzejmości władz miałem możność w czasie czterodniowego pobytu zwiedzić port handlowy i wojskowy oraz zapoznać się z urządzeniami portowemi. Porównując stan obecny z tem, co widziałem przed paru laty, odczułem cały ogrom dokonanego wysiłku i zrozumiałem, jak wielką koniecznością gospodarczą jest dla Polski port gdyński.

Rozwój Gdyni świadczy, że port ten posiada wielkie i bogate zaplecze, które rozmiarami swemi i znaczeniem gospodarczem jest tak wielkie, że jednej Gdyni zamało. Polska, a zwłaszcza północno-wschodnie jej ziemie, mogłyby z pożytkiem dla siebie i dla nas korzystać z portów łotewskich. Trzeba pamiętać, że w ciągu całych stuleci Lipawa obsługiwała te ziemie. Odnowienie tych starych związków leży w interesie stron obu. Zwiększenie obrotów towarowych przez Lipawę i Rygę wpłynęłoby korzystnie na ożywienie stosunków handlowych pomiędzy portami łotewskiemi a Gdynią.



Minister Przemysłu i Handlu Polski Henryk Floyar Rajchman

* * *

Wicepremjer Łotwy p. Skujenieks jest prezesem łotewsko-polskiego zbliżenia, prezesem łotewskiego jacht-klubu, prezesem zjednoczonych związków sportowych, komitetu olimpijskiego i t. d.



Wicepremjer Łotwy Marges Skujenieks

BERNHARDS EINBERGS
Minister Komunikacji

Polska—Łotwa

POLSKA i Łotwa, sąsiadujące ze sobą, już oddawna miały przed sobą do załatwienia wiele wspólnych historycznych i gospodarczych zadań. W niedalekiej przeszłości ta wspólność interesów doprowadziła w czasie walk o wolność do wspaniałej współpracy militarnej i do wielkich sukcesów. Toteż niewątpliwie po obu stronach istnieją pragnienia, by Polska i Łotwa były silne zarówno pod względem politycznym jak i gospodarczym.

Fakt, że oba państwa leżą nad Bałtykiem, wywołuje pewną rywalizację w handlu z zagranicą. Interesy wspaniale rozbudowanego portu w Gdyni jako też interesy starych portów łotewskich: Rygi i Lipawy wymagają troskliwego rozważenia, w jaki sposób porty mają być najlepiej eksploatowane, z korzyścią dla obu krajów i ich wspólnych zadań. Toteż kierujące osobistości obu krajów muszą starać się z największym wysiłkiem o najlepsze rozwiązanie tej sprawy.



Minister Komunikacji Łotwy Bernhards Einbergs

OLGIERD GROSVALD
Minister Łotwy w Warszawie

Balta Jura — łączy Polskę z państwami bałtyckiemi i skandynawskiemi



DZIĘKUJĄC Dyrekcji Polskiej Agencji Telegraficznej za uprzejme zaproszenie do napisania kilku słów na temat stosunków polsko - łotewskich, winszuję szczęśliwej idei wydawania specjalnych numerów „Wiadomości Portu Gdyńskiego", poświęcanych państwom bałtyckim. Morze, to, które my Łotysze nazywamy „Balta Jura" (Morze Białe), łączy nas wszystkich, nas — państwa nadbrzeżne, tworząc z naszych krajów całość gospodarczą, połączoną licznemi wspólnemi zagadnieniami. Słusznie też powiedział przed kilku laty jeden ze szwedzkich mężów stanu: „Vi sitta här uppe vid samma bordet" — (Siedzimy tu wokół wspólnego stołu. Ten stół dostojny — Morze Bałtyckie, nie dzieli nas — ono nas łączy!).

Polska, posiadająca wspaniały port Gdynię, który w roku ubiegłym zajął pierwsze miejsce na Bałtyku przed Kopenhagą, Stockholmem, Rygą i Gdańskiem, pokazała w ciągu 16 lat odbudowanej niepodległości, jak doskonale rozumie doniosłość swego stanowiska na Bałtyku i jak umie z tego korzystać.

Moi rodacy, którzy widzieli Gdynię, są pełni podziwu dla tego cudownego tworu energji i wysiłków ludzkich. Nasz port Ryga liczy dziś 733 lata istnienia. Potrzeba więc było przeszło 7 wieków, by uczynić z Rygi to, czem jest dziś; w ciągu kilku lat Gdynia — wyłaniając się z piaszczystej pustyni, stała się największym portem Bałtyku.

Od zarania swego istnienia, Gdynia stale gościła poważną liczbę statków łotewskich. W r. 1922 bandera łotewska zajmowała ósme miejsce pod względem tonażu i dziewiąte miejsce pod względem liczby statków, wchodzących i wychodzących z portu. W r. 1933 do portu Gdyni weszło 92 statki łotewskie o tonażu netto 93.796 t, zajmując dziesiąte miejsce, przed Stanami Zjedn., Francją, Italją. Na ładunek złożyły się w przeważnej części węgiel i drzewo.

Jeśli chodzi o ruch okrętowy między portami łotewskiemi a polskiemi, należy przytoczyć następujące cyfry:

Statki, przychodzące do Łotwy z portów polskich:

Lata	Liczba statków	Tonaż netto	W procentach: Liczba	Tonaż
1928	70	57 993	100	100
1929	75	78.146	107	135
1930	72	88.144	103	152
1931	125	106.318	179	183
1932	52	49.908	74	86
1933	67	50 550	96	87

Statki, wychodzące z Łotwy do portów polskich:

Lata	Liczba statków	Tonaż netto	W procentach Liczba	Tonaż
1928	20	26.273	100	100
1929	37	59.654	185	227
1930	33	42 664	165	162
1931	46	32.933	230	125
1932	19	18.117	95	69
1933	39	31.367	195	119









Widoki z miejscowości kąpielowych w okolicach Rygi.

Jak z tych cyfr widać, rok 1933, mimo kryzysu, przynosi pewną poprawę. W procentach, jeśli przyjmiemy, że rok 1928 = 100, rok 1931 osiąga maksimum = 179, zauważymy, że rok 1933-ci przynosi w porównaniu do roku poprzedniego pewną poprawę i wskaźnik procentowy podnosi się z 74 na 96. Jednocześnie wskaźnik dla tych samych lat w odniesieniu do okrętów, wychodzących z Portów Łotwy do Polski, wzrasta z 95 do 195. Omawiając te cyfry, należy podkreślić, że w tym samym okresie dał się zauważyć spadek liczby statków, przychodzących do portów łotewskich z Gdańska i z Łotwy, odchodzących do Wolnego Miasta. Tak więc, gdy w r. 1928 do portów łotewskich weszło 370 statków pochodzących z Gdańska, to w r. 1933 liczba ta spadła do 87-iu.

Cyfry te świadczą wymownie, jak wielką rolę w żegludze łotewskiej odgrywa Gdynia. Mając to na względzie, Rząd Łotwy ustanowił w r. 1933 konsulat w Gdyni, mianując swym przedstawicielem konsularnym p. dyr. Mirosława Łaureckiego.

Stosunki morskie pomiędzy Polską a Łotwą mają przed sobą duże widoki rozwoju. Z chwilą gdy kryzys minie, ruch pasażerski i towarowy między Gdynią, Rygą, Liepają i Ventspils wzrośnie znakomicie.

W niniejszym numerze „Wiadomości Portu Gdyńskiego“ kompetentni autorowie omawiają stosunki handlowe polsko-łotewskie ogólnie i żeglugowe w szczególności. Chciałbym jednak podkreślić znaczenie, jakie może mieć dla Polski flota handlowa łotewska. Do chwili rozpoczęcia się obecnego światowego kryzysu gospodarczego, flota nasza, posiadająca wysoko wykwalifikowane załogi, wzrastała bardzo szybko, — obecny tonaż globalny sięga 200.000 ton.

Rząd Polski, jestem pewny, przywiązuje wielką wagę do rozwoju stosunków morskich z państwami bałtyckiemi, a w szczególności ze swą sąsiadką — zaprzyjaźnioną Łotwą, Rząd Polski może być przekonany, że ze strony Łotyszów, niewątpliwie poczynione będą wszelkie możliwe wysiłki w tym samym kierunku.

ARTURS OZOLS
Dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Skarbu Łotwy

Żegluga i porty łotewskie

POŁOŻONE na wschodniem wybrzeżu trzy porty łotewskie: Ryga, Ventspils i Liepaja, łącznie z portem estońskim Tallinnem, powołane są w wielkiej mierze do pośredniczenia w stosunkach handlowych między Zachodnią a Wschodnią Europą.

W zrozumieniu tego wspólnego zadania Łotwa i Estonja podpisały w roku 1923 konwencję, zrewidowaną następnie w roku 1931, w której ustalono minimalne stawki w handlu morskim z zagranicą. Z drugiej jednak strony nie postawiono żadnych ograniczeń rozbudowie poszczególnych portów w obu państwach. Wobec tego, wszystkie te porty — niezależnie od swego korzystnego położenia, od znaczenia dla własnego handlu swych krajów, niezależnie od pomocy państwowej i przedsiębiorczości swego kupiectwa, mogły prowadzić ze sobą zdrową walkę konkurencyjną.



Arturs Ozols

Wartość importu i eksportu przez poszczególne porty łotewskie w roku 1913, podczas doskonałej konjunktury gospodarczej w roku 1929 i w roku 1932, ilustrują następujące liczby (w tysiącach latów):

	Ryga		Liepaja		Ventspils	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export
1913	492.613	600.404	89.606	129.885	50.145	199.264
1929	235.139	182.384	29.389	14.374	9.402	15.751
1932	61.030	67.2.5	5.578	3.046	2.481	4.420
i w tonach:						
1913	2.031.642	1.998.682	782.252	537.676		
1929	988.451	852.184	189.729	87.537	33.923	227.850
1932	570.970	392.519	82 459	47.178	16.801	136.408

Do liczb tych doliczyć należy w latach powojennych przeładunek towarowy w komunikacji tranzytowej w wymienionych portach. Wynosił on na rok 1929:

Ryga:	Import	30.999 ton,	Export	347.396 ton
Liepaja:	„	20.848 „	„	19,293 „
Ventspils:	„	17.719 „	„	38.397 „

Ruch okrętowy w wymienionych 3 latach ilustrują następujące liczby:

Przybyło do portów:

	Ryga		Liepaja		Ventspils	
	Ilość okrętów	Ton netto	Ilość okrętów	Ton netto	Ilość okrętów	Ton netto
1913	2.923	2.070.059	1.738	1.070.589	628	450.547
1929	2.316	1.192.489	850	365.193	568	277.600
1932	1.681	785 832	437	223.499	403	190.994

Na ruch okrętowy z Polską przypada w roku 1932 — 52 okręty z tonażem netto 49.908 ton.

Port ryski leży w dolnym biegu rzeki Dźwiny. Posiada on dojazd o głębokości 8 m., dzięki czemu nawet wielkie parowce morskie mogą przybijać do samych niemal bram miasta, oddalonego o 15 km. od ujścia Dźwiny. Nowoczesne urządzenia portowe, wybudowane częściowo na krótko przed wojną, a w ostatnich 15 latach potężnie rozbudowane, docierają do centrum miasta, zapewniając okrętom dogodne miejsce postoju. Na nabrzeżach zbudowano liczne spichlerze i składy o łącznej powierzchni użytkowej 100.000 metrów kwadratowych. Składy te są w przeważnej części własnością Państwa. Częściowo wybudowane one zostały w ostatnich 10 latach, częściowo zaś gruntownie odnowione.

Wśród tych składów, w centrum portu eksportowego leży potężna chłodnia, wybudowana przez państwo w latach 1925/27, o powierzchni użytkowej 12.800 metrów kwadratowych. W pobliżu, pomiędzy portem wywozowym a nabrzeżem celnem na Andrejsala widać olbrzymi elewator zbożowy o pojemności 20.000 ton. Liczne żórawie półportalowe umożliwiają bezpośredni przeładunek z okrętów do składów i naodwrót. Pozatem znajdują się na tem nabrzeżu 2 stałe żórawie o sile nośnej 10 i 25 ton, oraz żóraw pływający o sile nośnej 100 t.

Wymienić też tu należy fabrykę maszyn i stocznię okrętową ryskiego Komitetu Giełdowego w Bolderaja przy ujściu Dźwiny, w której naprawiane mogą być okręty do 1.100 ton pojemności.

Ryga położona w centrum państwa, jest zarazem punktem węzłowym głównych linji kolejowych Łotwy, posiadającym połączenie z kolejami państw sąsiednich. Za wyjątkiem linji kolejowej do litewskiej Mitawy, wszystkie inne koleje łotewskie posiadają tory szerokie. Port wyposażony jest przeważnie w tory szerokie, a w nieznacznej tylko mierze w tory normalne, zachodnio-europejskie, łączące się z linją kolejową do litewskiej Mitawy.

Poniżej Rygi wpada do Dźwiny rzeka Lieliupe, spławna aż do Jelgawy. W tej okolicy też wpada do Dźwiny poprzez kanał Dźwina —

Gauja rzeka Gauja. W ten sposób Ryga jest też centralnym punktem łotewskich dróg wodnych. Głównym artykułem, spławianym Dźwiną do Rygi, jest drzewo łotewskie, a także drzewo z Polski i Rosji sowieckiej. Żegluga w porcie ryskim w miesiącach zimowych uzależniona jest od stanu lodu w zatoce ryskiej i w cieśninie Irben. Zatoka ryska zamarza w całości tylko w czasie wyjątkowo ostrych zim. Mimo to jednak silne zatory lodowe i posuwanie się mas lodowych — zależnie od wiatrów — utrudnia żeglugę do tego stopnia, że dojazd do portu możliwy jest w zimie tylko przy pomocy silnych łamaczy lodu. Do walki z lodem port ryski posiada wybudowany w r. 1925 potężny lodołamacz „Krisjants Valdemars", wyposażony w maszyny o sile 5.000 H.P. W samym porcie mniejsze lodołamacze usuwają lód stale przez całą zimę.



Drugi z kolei port łotewski, Liepaja, położony bezpośrednio na wybrzeżu morza, posiada 800 ha powierzchni wodnej. Jego awanport, oddzielony od morza molami i falochronami o łącznej długości 7 km łączy się za pośrednictwem kanału portowego ze starym kanałem handlowym w centrum miasta. Wybrzeża tego kanału handlowego ujęte są w potężne mury granitowe. Sam kanał posiada głębokość 6.50 — 7 m. Tutaj znajduje się wybrzeże celne, oraz składy węgla, zaopatrzone w mechaniczne urządzenia przeładunkowe. Po obu wybrzeżach kanału rozsiadły się liczne spichlerze, stanowiące własność firm prywatnych, a wśród nich 2 elewatory zbożowe o pojemności 12.500 ton. Port posiada połączenia kolejowe, przeważnie normalno - torowe, częściowo koleje szeroko-torowe na linji Ryga — Liepaja.

Z kanałem handlowym łączy się port zimowy, przez sztucznie zbudowany basen, o głębokości 7 m. Port ten służy do eksportu drzewa i do importu nafty. W pobliżu tego portu znajdują się liczne cysterny naftowe, o łącznej pojemności 5.000 t, połączone specjalnemi rurociągami z nabrzeżem. Port Liepaja wyposażony jest w 6 żórawi stałych o sile nośnej od 1 — 25 ton i w 1 żóraw pływający o sile nośnej 35 ton. Port Liepaja posiada też wolną strefę, urządzoną w r. 1930 o głębokości 8 m. Ze strefą wolnocłową sąsiadują od północy w dawniejszym porcie wojennym warsztaty i stocznie okrętowe, posiadające 2 doki suche, 1 dok pływający i 1 helling. W latach ostatnich z doków tych korzystały często polskie okręty wojenne.

Trzecim z kolei co do wielkości portem łotewskim jest Ventspils, położony u ujścia rzeki Venty do Bałtyku. Port ten jest właściwie pomocniczym portem Rygi, zwłaszcza w zimie, gdy dojazd wodny do Rygi jest utrudniony. Port ten — dzięki sąsiednim leśnym terenom — posiada jednak także znaczny handel własny. W najbliższem sąsiedztwie miasta znajduje się 10 wielkich tartaków, przerabiających drzewo przeznaczone na eksport. Avanport ujęty w dwa daleko sięgające w głąb morza mola, łączy się z portem handlowym położonym wzdłuż wybrzeży Venty. Głębokość wody w Vencie na przestrzeni 4 km. od ujścia wynosi 6,8 — 8 mtr., na przestrzeni dalszych 4 km. — 6 mtr. Dzięki temu, nawet większe statki morskie mogą zabierać ładunek drzewa bezpośrednio z tartaków położonych poza portem. Handel drobnicą, oraz składy towarów tranzytowych, skupiają się wyłącznie na prawym brzegu rzeki Venty. Brzeg ten na przestrzeni 4 km. posiada liczne tory kolejowe, ale w przeciwieństwie do portów w Rydze i w Liepaja, o szerokości rosyjskiej. Na brzegu tym wybudowano nabrzeże celne, a poniżej niego nabrzeże elewatorów. Na nabrzeżu tym znajduje się wielki elewator zbożowy o pojemności 28.000 ton. Oba te budynki używane są obecnie jako spichlerze, gdyż w czasie wojny usunięto z nich wszystkie maszyny. Pozatem na wybrzeżu tem znajdują się liczne składy, o powierzchni użytkowej 50.000 mtr. kwadr., które tak samo jak składy w Rydze są własnością państwa. W czasie wojny port Ventspils ucierpiał bardzo silnie z powodu działań wojennych. Zniszczeniu uległy nietylko liczne budynki portowe, ale także nabrzeża, a częściowo nawet mola. Odnowienie tych urządzeń wymagałoby nietylko wielkich nakładów pieniężnych ze strony państwa, ale natrafiłoby też na poważne trudności techniczne. Na wybrzeżu celnym pracuje stały żóraw o sile nośnej 40 ton, oraz dwa mniejsze żórawie pływające o sile nośnej 15 względnie 30 ton.

Wzdłuż wybrzeży łotewskich, począwszy od południowej granicy państwa aż do Rygi, znajduje się 9 latarni morskich. Ponadto drogę morską do Rygi wskazują dwie latarnie morskie, znajdujące się na terytorjum estońskiem.

O ile chodzi o opłaty portowe w portach łotewskich, ustalone one zostały jako opłaty minimalne, zgodnie z łotewsko-estońską konwencją z roku 1931.

Trzecią część granic republiki łotewskiej tworzy granica morska. Jest przeto rzeczą zrozumiałą, że ludność łotewska zżyła się z morzem i potrafiła rozwinąć na niem ożywioną działalność. To też żegluga łotewska rozwinęła się bardzo szybko, a statki łotewskie zaczęły ukazywać się nawet na dalekich morzach. Jeszcze w początkach wojny światowej kwitła na całym wybrzeżu obecnej repu-





Charakterystyczne widoki Łotwy

bliki łotewskiej budowa żaglowców, budowano nietylko mniejsze żaglowce, przeznaczone dla komunikacji przybrzeżnej, ale także i większe statki żaglowe, kursujące na wodach zachodnio-europejskich, a nawet na oceanie. Rozwój żeglugi łotewskiej został przez wojnę światową całkowicie zahamowany, co więcej, łotewska flota handlowa straciła w tym czasie okrągłe 90% swego tonażu. Ilustruje nam to zamieszczona poniżej tabela, obejmująca statki powyżej 20 ton reg. brutto.

	Parowce			Żaglowce			Żaglowce motorowe i motorowce			Razem		
	ilość	Tonaż brutto	Tonaż netto	ilość	Tonaż brutto	Tonaż netto	ilość	Tonaż brutto	Tonaż netto	ilość	Tonaż brutto	Tonaż netto
na dz. 1.I 1914	59	77.626	45.194	270	48.796	42.528	4	296	237	333	126.718	87.959
na dz. 1.I 1920	5	2.472	1.469	39	8.444	7.252	1	230	195	45	11.146	8.915
na dz 1.I 1931	114	203.321	120.298	32	2.964	2.554	7	807	434	153	207 092	123.286
na dz. 1.I 1934	101	192.366	114.082	26	2.515	2.155	6	1.092	606	133	195.973	116.843

Po utworzeniu niezawisłej republiki łotewskiej, powróciła do ojczyzny znaczna liczba wykwalifikowanych marynarzy, którzy swego czasu służyli na statkach łotewskich, oraz we flotach obcych. Jednak tylko mała ich część znalazła zatrudnienie na łotewskich statkach, reszta oczekiwała z tęsknotą na odbudowę łotewskiej floty handlowej, która postępowała z roku na rok coraz szybszym krokiem, tak, że pod koniec roku 1930, tonaż floty łotewskiej przekroczył o 40% stan przedwojenny.

W ostatnich latach zaciążyła na łotewskiej flocie handlowej, tak samo jak i w innych dziedzinach, światowa depresja gospodarcza, wskutek czego tonaż floty łotewskiej na dzień 1-go stycznia r. b. nieco się zmniejszył. Nie ulega jednak żadnej wątpliwości, że z nadejściem lepszej konjunktury gospodarczej, także i łotewska flota handlowa wzrośnie i nabierze znaczenia, jakie się jej należy, dzięki doskonałemu geograficznemu położeniu portów łotewskich.

The economic collaboration of Poland and Latvia

THE QUESTION of reviving commercial relations among the various nations has always been, and is today, a problem of vital importance to every country.

Now especially, at a time of general depression, the mutual interchange of goods among the nations is a decisive factor in the economic progress and development of all lands. The more active the interchange, the more lively is the economic pulse of the organism.

The hindrances which mankind has created for itself, in the form of import prohibitions and currency restrictions, instead of alleviating the world crisis, have rather intensified it.

It is always harmful to the economic organism of a country, even the strongest, if the normal turnover of goods with abroad is subject to restraint. This certainly may create certain optical illusions, nevertheless, it at the same time undermines the normal, sound foundations of international trade, complicating still more the economic state of the world.

The adherents of import restrictions put forward in support of their theory, that in making difficulties for import, the expansion of their own productivity is promoted, and, as it were, their own economic life is fortified; or possibly, they propagate the necessity of introducing import restrictions in order to maintain an active trade balance, thereby augmenting their balance of payment. All these arguments are problematic enough, if we examine the trade turnover from a wider angle, that is, from point of view of the price and quality of the goods. The countries which follow a policy of restrictions on goods and currency, are doomed to incur losses both as to value and quality of the goods received. Because, in limiting their imports they automatically limit the number and quality of their sources of purchase.

These few analytic remarks have been considered necessary at the outset of the present article, in order to initiate the reader in the kind of atmosphere international trade generally exists.

Most of the nations of the world, and among them Poland and Latvia, carry on their foreign trade in just such an atmosphere.

In order to facilitate and intensify her commercial relations with the Baltic States — and also with Latvia — Poland, for the past few years, has begun to include in her commercial treaties with other countries, the so-called Baltic Clause. The purpose of this Clause is to grant special privileges, above all custom duty preferences, to the Baltic States, without transferring them to other countries enjoying the most privileged nation clause. This policy is justified and efficacious in view of the specific conditions and a certain resemblance in the economic structure of Poland and the Baltic States.

In the labyrinth of complex methods and ways, which the nations make use of today in international trade, the effect of the Baltic Clause can bring about a certain consolidation of economic relations around the Baltic.

Before the Baltic Clause, introduced by Poland, becomes effective the ground should be well prepared for its realisation beforehand.

This Clause will have far-reaching effects on the economic relations of Poland and Latvia, in the direction of intensifying and extending the economic collaboration of both countries. But appropriate conditions must be created for this by practical and carefully elaborated steps.

The figures of the actual economic collaboration between our countries are still modest (the trade turnover between Poland and Latvia in 1933, came to 8.128.000 zloty. Notwithstanding, we must own that the possibilities for increasing this intercourse are positive and considerable; they must only be calmly and carefully investigated.

Poland and Latvia, as neighbours, may base their economic cooperation not only on a mutual interchange of goods. Both countries can also collaborate in the common use of their ports, and by taking mutual advantage of their commercial contacts in other countries, etc.

The main factor contributing to the animation of Polish - Latvian economical collaboration should be a closer contact between the economic organizations of both countries.

The proper institution in Poland best suited for this kind of activity is the Baltic-Scandinavian Chamber of Commerce in Warsaw, at the head of which there are several pro-

minent personages, well known in Polish economic circles. A corresponding institution for such matters should be established in Riga.

The opinions expressed by those economic experts of both countries, would be an excellent foundation, for decisive action on the part of the Polish and Latvian Governments.

The building up of the economic relations of Poland and Latvia along these lines, and the consistent and intensive investigation and reciprocal exploitation of the markets of Poland and Latvia, would greatly contribute to the development of a close economical intercourse between our countries.

In conclusion, I must point out, that I have almost entirely, and intentionally, avoided all reference to figures and comparative tables, for instead of throwing light on the real necessity of economic collaboration between our countries, such figures would only be liable to dim the picture, which should stand out clear and distinct.

For figures alone do not comprise the relations between countries and nations — but man and his labour — by his efforts — creates the figures.

Dr. STEFAN ROSICKI
Konsul R. P. w Rydze

Przyczyny kurczenia się handlu polsko - łotewskiego i perspektywy ku jego polepszeniu

ABY MOŻLIWIE bezstronnie przejść do zbadania i wyjaśnienia przyczyn zmniejszania się obrotów handlowych pomiędzy Polską i Łotwą, należy przedewszystkiem przeanalizować te momenty, które odgrywają główną rolę w rozwoju stosunków handlowych w poszczególnych państwach.

Najważniejszemi momentami dla charakterystyki stosunków handlowych są, geograficzne położenie i rodzaj produkcji odnośnego państwa.

Rozpatrzmy te momenty w stosunku do Polski i Łotwy.

Chociaż Polska zasadniczo zalicza się do państw rolniczych, jednak niektóre jej dzielnice posiadają źródła naturalnych bogactw, jak np. węgla, ropy, żelaza, soli i t. d.

Większość tych bogactw położona jest na południu i południo-zachodzie Rzeczypospolitej Polskiej. Północno-wschodnie zaś i wschodnie dzielnice Polski nie posiadają tych artykułów i przybierają charakter wyłącznie rolniczy, zbliżony, a nawet prawie zupełnie identyczny z produkcyjnemi zdolnościami Łotwy.

Bardziej uprzemysłowione dzielnice Polski zmuszone zostały zacząć szukać możliwości ekspansji do innych krajów, m. in. również i do państw bałtyckich. Wschodnia zaś Polska skierowała nadwyżkę swej produkcji do państw zachodnich.

Reasumując powyższe, dochodzimy do przekonania, że polskie artykuły górniczo-hutnicze mają możność naturalnego rynku zbytu na Łotwie.

Inaczej sytuacja przedstawia się na Łotwie, która, będąc państwem nawskroś rolniczem, nie jest w stanie ulokowania swej nadwyżki produkcji w Polsce, gdyż artykuły, mogące być eksportowane z Łotwy, są produkowane i w Polsce w ilości większej, niż wymaga tego wewnętrzna konsumpcja.

Dlatego też Łotwa musiała skierować swój eksport głównie w stronę Niemiec, Anglji, Holandji, Francji i t. d.

Z powyższego wynika, że Łotwa nie mogła eksportować swoich produktów rolniczych do Polski, Polska natomiast, ponieważ oprócz rolniczych posiada jeszcze produkty górniczo-hutnicze, była w stanie eksportować je do państw bałtyckich, głównie do najbliższego sąsiada, t. j. na Łotwę.

Sytuacja taka powoduje na Łotwie ujemny bilans w stosunkach z Polską.

Produkty polskiego przemysłu górniczo-hutniczego są dla Łotwy niezbędne, zastąpić zaś je towarami własnej produkcji Łotwa nie jest w stanie. Wobec tego tak długo, jak trwał wolny handel, t. j. dopóki rządy poszczególnych państw nie interwenjowały i nie stwarzały sztucznych trudności, eksport z Polski do Łotwy, przynajmniej chociażby produktów górniczo-hutniczych, szedł swą naturalną drogą w dużym rozmiarze. Kiedy natomiast rozpoczął się światowy kryzys i eksport poszczególnych państw zaczął spadać katastrofalnie, wszystkie państwa łącznie z Łotwą zaczęły wprowadzać u siebie ograniczenia importowe w celu wyrównania bilansu handlowego.

Właśnie powyższe importowe ograniczenia, w szczególności zaś ustanowione kontyngenty uderzyły najmocniej w te państwa, których eksport w dużej mierze przewyższał import.

Jeżeli zmniejszenie się eksportu polskich towarów do Łotwy można tłumaczyć w 30%-tach kryzysem światowym, a w 70%-tach ograniczeniami importowemi i dewizowemi, to na zmniejszenie się importu produktów łotewskich do Polski wpłynęły dodatkowo następujące momenty:

1) Przedewszystkiem należy zwrócić uwagę na to, że bardzo wiele państw odstąpiło od złotego parytetu. Te właśnie państwa po obniżeniu wartości swojej waluty zaczęły energicznie i z powodzeniem rywalizować z temi państwami, które pozostały przy złotym parytecie. W tych okolicznościach Łotwa, która utrzymała złoty parytet, nie była w stanie konkurować z Anglją, państwami skandynawskiemi i Ameryką i t. d. i przez to zaczęła stopniowo tracić rynek polski.



Dr. S. Rosicki.

2) W wielu państwach powstały różne instytucje, mające za zadanie popieranie eksportu. Na Łotwie państwo popiera tylko eksport produktów rolniczych, czyli właśnie tych, które nie mają być wogóle eksportowane do Polski. Natomiast towary przemysłu łotewskiego rządowego poparcia nie mają wogóle i dlatego produkty te nie są w stanie konkurować w Polsce z produkcją tych państw, które eksport swój w ten sposób forsują.

4) Jako następny punkt, mogący wpłynąć na powiększenie eksportu łotewskiego, zaznaczę, że eksport łotewski do Polski przeważnie szedł dotychczas drogą lądową przez Zemgale. Droga ta jest normalną dla eksportu do województw wschodnich w Polsce. Dla towarów natomiast do innych dzielnic Polski znacznie taniej kalkuluje się droga wodna przez Gdynię i Gdańsk i dalej po Wiśle lub innych rzekach. Większe zatem wykorzystanie tej drogi może również przyczynić się do powiększenia łotewskiego eksportu.

Wszystkie wyżej wymienione przyczyny tamują polsko-łotewski obrót towarowy. Usunięcie tych przyczyn lub chociażby zmniejszenie działania niektórych z nich w znacznym stopniu może spowodować powiększenie i rozwój obrotów handlowych polsko-łotewskich.

Z. BECZKOWICZ
Minister of Poland in Latvia

The Baltic, the basis of Poland's cooperation with Latvia and other Baltic States



THE COMMON question of the Baltic Sea is the foundation-stone of solidarity among the Baltic States, opening wide prospects of friendly cooperation. The chief principle of collaboration and peaceful intercourse of the Baltic family, is the unrestrained and unconditional use of the Baltic. Only in these conditions can the Baltic play its important part both in times of peace and war, equally for great and small nations.

The shores of the Baltic are cut asunder by the political frontiers of nine States as well as the Free City of Danzig. To each of these countries free access to the sea is a most vital problem.

However, the question of the Baltic is not of equal importance to all of these States. Four of them, outside the Baltic, dispose of other outlets to the ocean. But for Poland, Latvia, Esthonia, Lithuania and Danzig, the Baltic is the only sea-route to the markets of the world, the only doorway for overseas trade, and the only direct connection with the centres of production of raw materials.

The potentialities of this commercial route may perhaps be best gauged if it is borne in mind that Poland dispatches the preponderant portion of her exports, namely 75 per cent by sea, via Danzig and Gdynia.

Latvia also directs through her Baltic ports of Riga, Libau and Windau considerable quantities of her goods. Moreover the Latvian ports possess extensive technical installations and great loading and discharging capacity.





Panorama of the port and of the town of Riga



Prior to the war, Riga, together with St. Petersburg, acted as a distributing centre for the huge inland territory of pre-war Russia. Owing to the trend of events after the Great War, the hinterland of Latvian ports, reduced to a minimum, cannot at present exploit fully the capacity of the ports of Riga and Libau. They therefore find themselves obliged to secure part of the shipments of the neighbouring political units, especially from Poland and Soviet Russia.

Poland and the Soviets, though they have their own ports, direct part of their shipments through



Minister Z. Beczkowicz

Latvian ports. So far as Poland is concerned, her participation will necessarily be restricted, owing to her comparatively smaller territory and to the excellent facilities of her own ports.

As regards Gdynia, this port has developed with American rapidity from a small fishing village, in the course of a few years, into the foremost port on the Baltic, as regards traffic, owing to its favourable geographical position, nad up-to-date technical installations, which in addition to being efficient are very cheap .

Thanks to these favourable conditions, Gdynia is slowly but surely extending its hinterland, and from serving only the needs of its own country, is beginning to undertake the rôle of an excellent transit depôt, acting as an important intermediary for trade between Northern lands and the countries around the Black and the Aegean Seas, and along the Danube.

Owing to the existence of combined reduced railway tariffs between Poland-Roumania-and Bulgaria, and Poland-Czechoslovakia-and the Danube, and the combined reduced railway and sea freights between Poland and the countries of the Levant, an interchange of transit traffic is possible between the Baltic and Balkan States, and those of the Levant.

An equally important factor is the recent establishement of a Free Zone in the port of Gdynia, which will contribute to the future activity of import trade, enhancing the importance of Gdynia as an international trading centre. The liberal customs procedure, the privelege of all Free Zones, contributes to a boundless and speedy development of transshipment and consignement business in Gdynia.

The Free Zone may be regarded as a convenient transit-distributive centre, whence goods are re-exported to other ports, connected with Gdynia by regular steamship lines.

In this domain I see a vast field for close cooperation between Polish and Latvian ports, as well as other harbours on the Baltic. Under present conditions Polish ports, above all Gdynia, thanks to its technical and commercial advantages will provide the most convenient connection for Latvia and other Baltic States, which hitherto employed German ports almost exclusively for this purpose.

Some industrial products of Baltic States such as cellulose, cardboard, paper goods, etc. may be directed to Gdynia for transshipment to Mediteranean ports and those of the Levant, with which regular service is maintained from Gdynia.

It goes without saying that these relations must be to the mutual benefit of both countries.

Poland should grant far-reaching facilities in her ports to Latvia and other Baltic States, taking into consideration their commercial interests, and those of their ports.

Latvia and other Baltic States should exploit to the fullest possible degree all possibilities and facilities arising from cooperation with Polish ports.

Thus established, Poland's economic relations with the Baltic States will form a sound background for the friendly political intercourse of these countries of Eastern Europe, linked together by common interests.

This would be a pacifying factor in the present disturbed atmosphere of international relations.

ST. ŁĘGOWSKI, Eng.
Director of the Marine Department, Gdynia

The port of Gdynia

THE ECONOMIC conditions of Poland in post-war years led to a new orientation of Polish foreign trade, necessitating the establishement of direct commercial relations with overseas countries. The first step to attain this object was the construction of a harbour in Gdynia. This port was destined to be a regulator of Poland's economic life, and to maintain the stability of conditions, necessary for the overseas expansion of a nation of 32 million inhabitants, comprising the Polish State to-day.

The construction of a harbour in the fishing village of Gdynia was begun in 1924, but the building works have been carried out at full speed only since 1926. This date is momentous in the history of the port of Gdynia, as a turning point in the construction of a harbour with true American rapidity, and an intensive exploitation of the regulated seaboard. The attainment of this aim was not long distant; for after a few years of strenuous efforts, namely in 1933, the port of Gdynia already accounted for 6.207.736 tons of the general turnover of Polish foreign trade, having gained a dominant position among Baltic ports. The rapid headway made by Gdynia is the most



Panorama of Gdynia from the sea

eloquent proof of the efficiency of Poland's maritime policy.

The port of Gdynia in the present stage of its development covers an area of 950 hectares. Gradually, in conformance with its growing requirements, the capacity of this port will be considerably augmented on land and water. The equipment of the port is thoroughly up-to-date both as regards its arrangements, and the constructional methods applied.

The transshipment instalations, being the last word of technical achievement, are well adapted to handling different kinds of goods. Among the latter must be specially mentioned two belt driven plants for coal with a capicity of over 600 tons per hour, and a truck - loading machine capable of loading on board a carload of coal of 10, 15 or 20 tons in 3 minutes.

Apart from the mechanical facilities comprising several portal, bridge and locomotive cranes, the equipment of the port includes 51 transshipment installations.

The extensive warehouse accommodation consists of warehouses for short - period storage, located on the first line of the quays, and of a number of warehouses allotted to long - period storage, situated in the second line. The cheap storage charges, especially in the Free Zone warehouses, render it possible to keep the merchandise there free of duty, awaiting a favourable market.

The total storage warehouse space of the port covers an area of over 160 thousand square metres. Suitable accommodation is provided in these warehouses for all kinds of goods.

In addition to the above mentioned installations, the port of Gdynia has two cold storage warehouses; one for fish storage with an auction hall and a Port Cold Storage Plant for agricultural products.

The latter is the largest and most modern refrigerating port installation in Europe.

Following the example of western European ports, propitious conditions have been created in Gdynia for the development of sundry lines of industry engaged in the working up of raw materials or in the improvement of half-products of foreign origin.

Good results have been already achieved in this connection. The following industries are represented at present in Gdynia: A Rice-Husking Mill with an annual capacity of



St. Łęgowski Eng.

about a 150 thousand tons, works up raw rice, imported direct from the British Colony of Burma. The husked rice, covers the requirements of the home market, and is also sent by transit to Czechoslovakia, or by sea to Great Britain, Scandinavian and Baltic States, and even to the Levant. A bye - product is rice flour disposed of mostly in overseas markets.

One of the most important factories of Gdynia is the Grease and Oil Manufacturing Company, „Union" owned by a concern, „Unilever-Schicht". This factory, capable of an output up to a 100.000 tons per annum, manufactures raw imported products such as copra, ground nuts (arachides), soja, palm kernels, cotton and sesame seeds etc., into edible and technical oils.

Among other important factories mention must be made of drying plant preparing dried Southern fruit into special mixtures used for stewed fruit dishes.

Allied to this industry are the installations where bananas are ripened.

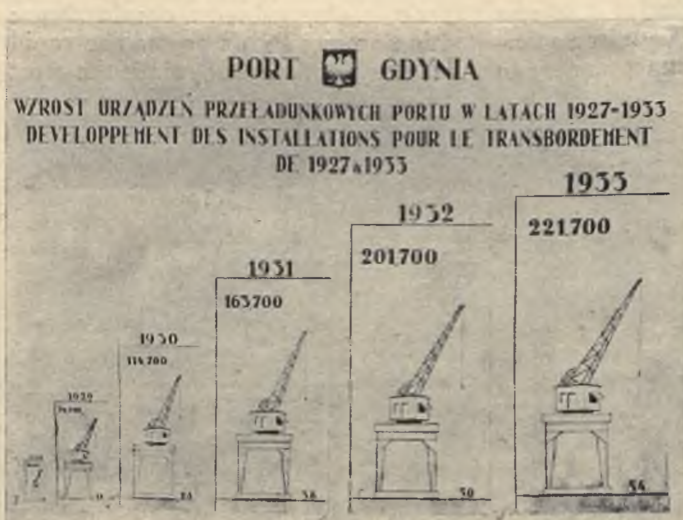
The steadily increasing fishing industry is based on home and foreign raw materials. It is concentrated around the Gdynia Cold Storage and consists of the following sections: smoking rooms, canneries, production of cod-liver oil, fish-meal, etc.

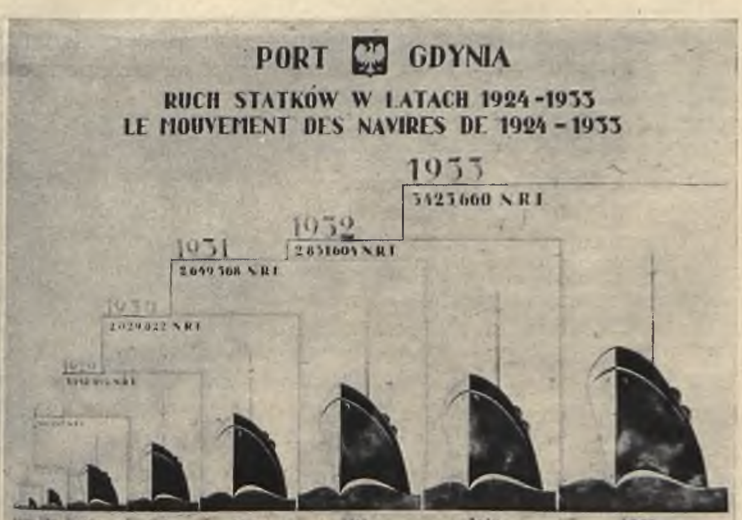
The building of small sea-going vessels, of fishermen's boats and small repairs are effected by the „Stocznia Gdańska" (International Shipbuilding and Engineering Company) equipped with repair shops, a floating dock with a capacity of 3.000 tons and a 50-ton floating crane.

The Free Zone, inaugurated in the port of Gdynia on the 15 th of January 1934, besides the facilities for trade, provides convenient accommodation for manufacturing industries.

The banks of the Industrial Canal afford a particularly suitable site for the erection of factories. The direct communication of such works with the port basins would greatly contribute to enhance the lucrativeness of production and would facilitate competition in overseas markets, and reduce the cost of articles produced from foreign raw materials for the domestic market.

The great progress of the port of Gdynia is evidenced by the figures of its trade turnover with foreign countries. Whilst in 1926, just two years after the construction of the port was commenced, the total overseas traffic amounted to 404.561 tons, in 1933, in spite of the general economical crisis it reached the figure of 6.105.866 tons.





The expansion of trade entailed a considerable increase in the steamer traffic. In 1926 there entered Gdynia 312 ships of 209.928 net registered tons, and in 1933 this number had risen to 355 vessels of 3.425.660 net registered tons.

Gdynia, as a port of an essentially transshipment character in the first stage of its existence, in the course of years has been gradually developing its commercial apparatus, and has assumed a great significance as a trading port of international importance. The sphere of commercial activity of the port of Gdynia is not limited to serve only the commercial needs of Poland, but extends also to other adjacent countries such as Czechoslovakia, Hungary, Roumania, the South-Western part of Soviet Russia, and partly Austria and Bulgaria on the one hand, and on the other, the Baltic and Scandinavian States.

The establishment in Gdynia of many shipping agencies and the opening of 37 shipping lines maintaining regular services between Gdynia and nearly all the ports of Europe, as well as the principal ports of the world, places Gdynia in the front rank of important international ports, thus enabling the goods handled through our port to reach even the most remote markets.

The favourable position of Gdynia on the Baltic and the well developed network of railways, make the port of Gdynia a transit point for its hinterland, and for the countries of the Near East. Gdynia may also play the part of a distributing centre on the Baltic with regard to trade between the countries of Western Europe, North and South America, Africa etc., and its immediate and further hinterlands.

Special attention must be devoted to the possibilities of conducting a commercial exchange through the port of Gdynia between the states situated around the Baltic, and the countries along the coasts of the Black and Aegean seas. This North-Southern route thanks to advantageous railway tariffs, facilitates the speedy and cheap delivery of goods by transit from one sphere of economic interests to the other.

The satisfactory development of the port of Gdynia, owing to its favourable geographical position, affords vast possibilities for establishing in this town numerous commercial agencies or consignment warehouses of international firms, above all of countries forming its natural hinterland.

NAPOLEON KORZÓN, Eng.
President of the Gdynia Chamber of Industry and Commerce, — Consul General of Sweden

The traffic of the port of Gdynia

THE FAMOUS American reporter, Knickerbocker calls Gdynia in his recently published work „Will war come in Europe“, the most interesting at the present moment town in Europe.

„It is“ he says, „the only town in Europe not suffering from depression, the only one which is being developed with such rapidity, where work goes on at top speed, and business is flourishing.


Napoleon Korzón Eng.

It is the youngest town in Europe, and the youngest port in the world, which nevertheless already succeeded in surpassing dozens of larger ports of old renown.

Ten years ago only a few fishermen lived on this coast, and even the Poles themselves hardly knew of the existence of the small fishing village by sea.

To-day, surmounting the cliffs, in the eastern part of the town, there stands a large cross, which at night sends forth far and wide a dazzling electric beam. This light shines over a town of 47.000 inhabitants. It illuminates the port where now more goods are discharged than in Amsterdam or Copenhagen, in Havre or Bordeaux; more than in Bremen or Stockholm, in Stettin or Danzing.

On the spot where now stands this great electric cross, a large basilica will be erected. This basilica will be a shrine to all the Polish Nation. This is because Gdynia is the only town born in regenerated Poland. Poland though not a rich country, has already spent on the construction of Gdynia over a 100 million dollars, but this outlay is insignificant when compared with the great importance of Gdynia for Poland.

Gdynia is the expression of Poland's aim to attain in her newly-born State great economic achievements. Gdynia bears testimony to Poland's inflexible decision to secure for herself a free outlet to the sea“.

The great constructive work of Gdynia achieved by the Nation and the Polish Government has been thus appreciated by an impartial and not even always well-disposed observer.

The American journalist was enchanted with the general panorama of Gdynia, and was most impressed, as all Americans would be, by the rapid growth of the town and by the statistical data demonstrating the progress attained by the port.

In his description he cites some figures illustrating the growth of Gdynia.

Would it not be of interest, at present, on the eve of the annual Sea-Festival, to peruse some of the statistal data, and to investigate the development of traffic in Gdynia during the past year, at a period of general world depression, as compared to that of previous years, and to determine whether the opinion of the American reporter as to the vitality of our port, formed upon visting Gdynia, is still correct.

Polish export trade for the last few years was expressed by the following figures:

Year	In thousands of tons	In millions of złoty	Average value per 1 ton
1929	26.125	5.924	226,77 zł.
1930	22.493	4.649	208,02 „
1931	21.664	3.347	154,70 „
1932	15.290	1.946	127,25 „
1933	15.343	1.787	116,45 „

The traffic of the port of Gdynia for the corresponding years showed the following figures:

	Traffic				
Year	In thousands of tons	In millions of złoty	Per cent proportion to the total foreign trade weight	value	Average value per 1 ton
1929	2.620	134	10,03	2,26	51,11 zł.
1930	3.275	231	14,56	4,93	70,45 „
1931	5.080	390	23,48	11,65	76,73 „
1932	4.894	350	32,00	18,00	71,58 „
1933	5.683	535	37,04	29,93	94,21 „

It may be seen from above table:

1) that the share of the port of Gdynia in the total of Polish foreign trade, both as regards tonnage, and value, reveals a speedy and steady increase,

2) that the average value per ton of merchandise in the total of Polish foreign trade is decreasing, whilst that of Gdynia is increasing. This is explained by the extension of imports through Gdynia, by the growing exports of mass production articles (coal, scrap-iron, etc.), and by the steady increase in the turnover of more valuable goods. This last assertion is corroborated by the computation of goods, according to the port statistics.

Year	Number of items Imports:	Exports:
1928	7	7
1929	10	9
1930	19	27
1931	36	41
1932	40	41
1933	42	40

A great many items under the heading of „Sundries" which in 1933 had shown a considerable turnover, have not been taken into account, namely

Imports	23.464	tons
Exports	39.447	„
total	62.911	tons

During the first four months of 1934 the comparative table for individual months shows the following figures (in tons):

	Year 1933:			Year 1934.		
Month:	Imports:	Exports:	Total:	Imports:	Exports:	Total:
I	45.614	368.383	418.577	70.565	455.164	525.729
II	47.166	357.924	335.398	72.369	382.060	454.429
III	60.389	379.986	353.316	69.532	510.885	580.417
IV	69.606	340.443	418.548	94.443	506.311	600 754

The statistics of the total Polish foreign trade returns for the first quarter of both years were as follows:

	Year 1933:			Year 1934:		
Month:	Imports:	Exports:	Total:	Imports:	Exports:	Total:
I	153.829	1.038.198	1.192.027	206.915	1.314.004	1.520.919
II	124.990	992.892	1.117.882	172.617	935.051	1.107.668
III	147.517	963.895	1.111.412	197.075	1.284.703	1.481.778
IV	182.233	812.467	994.700	208.242	1.070.022	1.278.264

In comparing the two tables it appears:

1) that the total trade returns during the first quarter of 1934 as against those of 1933, increased by 972.608 tons, namely, by 22,0%, showing:

1934 . . . . 5.388.629 tons
1933 . . . . 4.416.021 „

2) that the traffic of Gdynia during the first quarter of those years increased by 491.822 tons, namely by 29,42%, showing:

1934 . . . . 2.161.329 tons
1933 . . . . 1.669.507 „

The figures cited testify to the steady progress of Gdynia's traffic, which in proportion considerably exceeds the total growth of Polish foreign trade.

Thus the further development of Gdynia - the main outlet for Polish overseas trade - is proceeding apace.

Inż. M. CZAJKOWSKI, Ryga

Sytuacja handlu zagranicznego Łotwy

i obroty polsko-łotewskie w ostatnich czterech latach

DO ROKU 1918-go, kiedy to Łotwa szczęśliwie odzyskała niepodległość, nie mogło być mowy o prowadzeniu samodzielnej łotewskiej polityki handlowej, wchodziła ona bowiem w skład Imperjum Rosyjskiego.

Dopiero po zakończeniu wojny, a ściślej po roku 1920-ym mogła Łotwa zająć się pokojową odbudową i rozpocząć konstrukcję swej polityki handlowej, oraz nadać jej indywidualny, niezależny kierunek.

W stosunkowo krótkim czasie swego niepodległego bytu (w porównaniu do trwania okresów historycznych), Łotwa potrafiła zdziałać dużo dla podniesienia swego gospodarstwa narodowego, a w szczególności w zakresie handlu zagranicznego, któremu nadała piętno indywidualne, związane z dążeniami narodowemi, bytem ludności jak i zgodne ze swem położeniem geograficznem i międzynarodowem.

Praca to była bardzo duża, trzeba było bowiem przebudować państwo, oprzeć na innych podstawach, zmienić zupełnie założenia byłej rosyjskiej polityki handlowej i stworzyć własną, politykę niezależną. Często jednak łatwiej jest wybudować nowy gmach od fundamentów, niż przebudowywać stary — w tym właśnie wypadku, trzeba było przebudowywać rzeczy stare — trzeba było olbrzymich wysiłków pracy, zabiegów i wielkiej przedsiębiorczości

Pamiętając o tem, że każde państwo musi dążyć przynajmniej do zbilansowania swego bilansu płatniczego, Łotwa energicznie zmierzała do tego celu. Oczywiście początkowo osiągnięcie tego celu było trudne i dlatego też bilans wyrównywał się nie obrotem towarowym, lecz częściowo przypływem kapitałów zagranicznych, częściowo zapasami starych b. rosyjskich przedsiębiorstw. Nieposiadając ani poważniejszych kapitałów, ani też wielkiej floty handlowej, Łotwa nie mogła mieć nadziei na wyrównanie swego bilansu płatniczego inną drogą niż przez wymianę towarową.

Właśnie na wymianę towarową, na podniesienie możliwości eksportowych towarów łotewskich, zwrócono głównie uwagę. Równolegle, zwrócono baczna uwagę na ograniczenie importu drogą rozwoju prze-

mysłu rodzimego. Głównymi artykułami eksportowemi mogły się stać produkty rolnicze oraz drzewo; położono więc nacisk na rozwój i udoskonalenie rolnictwa, co też udało się znakomicie.

Równocześnie rozpoczęto rozbudowę przemysłu krajowego. Należy tu zaznaczyć, że cały przemysł Łotwy powstały po wojnie, tworzony był niemal wyłącznie pod kątem widzenia potrzeb rynku krajowego, bez uwzględniania możliwości eksportowych. Z tego też względu, nowy przemysł łotewski jest w znacznej mierze przemysłem drobnym, w porównaniu z Zachodnią Europą.

Wielkiemi przedsiębiorstwami przemysłowemi są niemal jedynie przedsiębiorstwa tworzone przed wybuchem wojny światowej. Przedsiębiorstwa te jednak były tworzone dla potrzeb olbrzymiego rynku rosyjskiego, a z chwilą gdy zostały one odcięte od rynku swego naturalnego, osłabły, skurczyły się i musiały się przystosować do możliwości ograniczonych — do zaopatrywania w swe wyroby jedynie Łotwy i najbliższych krajów sąsiednich.

Obrót towarowy Łotwy osiągnął swe najwyższe nasilenie w r. 1929 i 1930-ym i od tego momentu wykazuje dążności do spadku w związku, ze stopniowo zbliżającym się bezprzykładnym, co do siły i długotrwałości, światowem przesileniem gospodarczem.

Tak więc, osiągając w r. 1930-ym 543.795.000 łatów spadł w r. 1931 do sumy 340.450.000 łatów, w r. 1932 do 181.246 000 łatów i wreszcie w r. 1933-im osiągnął zaledwie 172.872.000 łatów.



Inż. M. Czajkowski

Oczywiście, spadek ten nie jest specyficznie lokalnem, łotewskiem zjawiskiem, obserwujemy analogiczną sytuację we wszystkich krajach. Poniżej przytaczam tablicę, w tysiącach łatów, łotewskiego eksportu i importu w okresie 1930 — 1933 roku włącznie z wyszczególnieniem krajów.

Eksport i import Łotwy

Kraj	1930 r.		Stosunek importu do eksportu	1931 r.		Stosunek importu do eksportu	1932 r.		Stosunek importu do eksportu	1933 r.		Stosunek importu do eksportu
	Import	Eksport		Import	Eksport		Import	Eksport		Import	Eksport	
	w tys łatów			w tys. łatów			w tys. łatów			w tys łatów		
Niemcy	110,114	65,943	1,7 : 1	65,393	44,174	1,5 : 1	30,406	25,272	1,2 : 1	22,457	21,191	1,1 : 1
Anglja	25,078	70,325	1 : 2,8	15,049	41,575	1 : 2,7	11,632	29,787	1 : 2,6	19,980	34,612	1 : 1,8
Polska	31,266	2,683	11,6 : 1	16,268	1,209	1,3 : 1	4,876	1,093	4,5 : 1	2,026	724	2,8 : 1
Gdańsk	2,581	306	8,4 : 1	1,337	185	7,2 : 1	167	81	2,1 : 1	113	122	1 : 1,1
Danja	5,630	4,143	1,4 : 1	2,935	2,297	1,3 : 1	995	1,145	1 : 1,2	801	793	1,01 : 1
Z. S. S R.	17,517	35,067	1 : 2	16,581	33.101	1 : 1,9	8,508	14,222	1 : 1,7	3,658	1,180	3,1 : 1
Czechosłowacja	10,951	859	12,7 : 1	7,030	902	7,8 : 1	1,358	350	3,9 : 1	1,293	544	2,4 : 1
Szwecja	8,815	2,753	3,2 : 1	4,845	1,219	3,9 : 1	1,723	851	2,2 : 1	2,250	777	2,9 : 1
Litwa	9,087	6,636	1,4 : 1	5,655	6,325	1 : 1,1	1,812	4,028	1 : 2,2	2,401	2,786	1 : 1,2
Holandja	5,523	14,807	1 : 2,7	3,457	4,223	1 : 1,2	1,576	1,714	1 : 1,1	1,988	2,615	1 : 1,3
Estonja	3,934	3,460	1,1 : 1	2,117	2,755	1 : 1,3	880	1,403	1 : 1,6	1,477	1,522	1 : 1,03
Belgja	5,501	15,934	1 : 2,9	5,013	12,221	1 : 2,4	3,170	5,742	1 : 1,8	4,479	4,726	1 : 1,1
Francja	9,464	12,900	1 : 1,4	6,185	7,793	1 : 1,3	3,743	5,340	1 : 1,4	5,239	4,350	1,2 : 1
Szwajcarja	5,385	494	1,9 : 1	3,391	180	18,8 : 1	1,193	328	3,6 : 1	1,162	297	3,91 : 1
Finlandja	2,397	1,689	1,4 : 1	1,761	728	2,4 : 1	569	363	1,6 : 1	415	283	1,5 : 1
Austrja	2,488	351	7,1 : 1	1,604	91	17,6 : 1	463	88	5,3 : 1	359	84	4,3 . 1
Italja	3,186	414	7,7 : 1	2,250	308	7,3 : 1	928	283	3,3 : 1	760	723	1,1 : 1
Stany Zjednoczone	15,469	2,393	6,5 : 1	6,291	1,299	4,8 : 1	3,164	858	3,7 : 1	5,767	1,265	4,6 : 1
Pozostałe kraje	21,741	6,511	3,3 : 1	9,572	3,137	3,1 : 1	7,568	3,567	2,1 : 1	14,743	2,910	5,1 : 1
	296,127	247.668		176,734	163,722		84,731	96.515		91,368	81.504	
	543,795			340,456			181,246			172,872		

Z przytoczonych cyfr widać, że pierwsze miejsce w imporcie zajmują Niemcy, drugie początkowo zajmowała Polska, lecz import z tego kraju, w związku z wprowadzonemi ograniczeniami, począł się kurczyć i zmniejszył się niemal 15-krotnie. Trzecie miejsce zajmowała Anglja, lecz w związku ze wspomnianemi wyżej ograniczeniami, przesunęła się na drugie miejsce. Następnie idą kolejno Z. S. S. R., Stany Zjednoczone i t. d.

Po stronie eksportu, na pierwszem miejscu prawie stale stoi Anglja, następnie Niemcy, na trzeciem, do czasu obowiązywania umowy handlowej — Z. S. S. R., dalej Belgja, Holandja, Francja i t. d.

Nie od rzeczy będzie zatrzymać uwagę na stosunku importu do eksportu, t. j. na pasywności względnie aktywności bilansu łotewskiego z poszczególnemi krajami.

Z rubryki stosunku importu do eksportu w przytoczonej tablicy, widać, że łotewski bilans handlowy, w odniesieniu do większości krajów jest ujemny, stale dodatni jest tylko w obrotach z Anglją, Holandją, Belgją i częściowo z Francją. W stosunkach z Polską pasywność bilansu handlowego osiąga w r. 1933 — 2,8 : 1.

Ze wzrostem nasilenia kryzysu światowego i wprowadzeniem w szeregu wielkich państw ograniczeń importowych i walutowych, Łotwa oczywiście nie mogła być obojętna i zmuszona była wprowadzić również system kontyngentów i ograniczeń walutowych. Te właśnie zarządzenia doprowadziły do znacznej zmiany całego obrazu handlu zagranicznego w r. 1933.

Łotwa, podobnie jak i inne kraje, naturalną ekspansję gospodarczą, zastąpiła sztucznem nastawieniem dróg handlowych. Sztuczność ta przejawiła się w stosunkach z wieloma krajami. Oczywiście nie mogło nie dotknąć to Polski, a właśnie z Polską wystąpiła z całą jaskrawością. Dziwić się temu nie należy, wobec znanych ogólnie dążeń do wyrównywania salda bilansu handlowego, a im większa była różnica, tem wyraźniej i jaskrawiej następują zmiany.

Jeżeli chodzi o eksport łotewski, to po roku 1930 odczuwa on znaczny spadek. W okresie 1930 — 1933 spadek wartości eksportu wyniósł niemal 65%.

Tłomaczyć to należy głównie dwoma okolicznościami, a mianowicie — spadkiem cen towarów eksportowych, t. zn. spadkiem wartości tych towarów, druga, to ograniczenia wprowadzone w stosunku do importu z krajów zachodnio-europejskich (Niemcy, Anglja, Francja i t. d.).

W ten sposób Łotwa musiała walczyć z dwoma siłami — z jednej strony ceny drzewa, lnu, masła, bekonów i t. d. na rynkach światowych poczęły katastrofalnie spa-

dać, z drugiej zaś, państwa Europy Zachodniej wprowadziły ograniczenia tych artykułów.

Wypadkowa tych dwu sił dała właśnie w wyniku spadek wartości eksportu Łotwy prawie do 65%. Pragnąc w jakiś sposób osłabić to tak bardzo niekorzystne zjawisko i powstrzymać katastrofalny spadek wartości eksportu, Łotwa poczęła usilnie regulować i kierować go o ile możliwości z tych krajów, które w mniejszym stopniu utrudniały dostęp na swe rynki eksportowi łotewskiemu. Zjawisko to najbardziej charakterystycznie wystąpiło w stosunku do Anglji. Kraj ten, w najmniejszym stopniu utrudniał dostęp do swych rynków eksportowi łotewskiemu, dlatego też Łotwa w pierwszym rzędzie poczęła wpuszczać w swe granice towary angielskie. Dzięki temu, jak z przytoczonej wyżej tablicy widać, import z Anglji w ostatnich czasach nie wykazuje tendencji do dalszego spadku, podczas gdy spadek importu z Niemiec nie ustaje.

Wymiana towarowa polsko-łotewska w obecnej chwili spadła rzeczywiście katastrofalnie. Spadek ten prawie wyłącznie należy przypisać wprowadzeniu nowych zasad w polityce handlowej, pragnieniem wyrównania salda bilansu handlowego.

Głównemi artykułami eksportowemi Łotwy są: drzewo, len i produkty rolnicze, t. j. te właśnie artykuły, które Polska sama eksportuje.

Co zaś dotyczy przemysłu łotewskiego, to produkcja przemysłowa Łotwy nastawiona jest głównie na pokrycie zapotrzebowań rynku wewnętrznego i nie jest obliczona na eksport.

Potężniejsze zakłady przemysłowe Łotwy (głównie przedwojenne), które mogą pracować na eksport, częściowo pracę zawiesiły, częściowo pracę ograniczyły i nie odpowiadają potrzebom rynku polskiego.

Gdyby rynek łotewski zamknąć dla wyrobów gotowych, to zawsze istnieją możliwości, w normalnych warunkach, importu takich artykułów, jak węgiel, sól, ropa naftowa i żelazo, zawsze Łotwie potrzebnych i niemożliwych do zastąpienia produkcją krajową.

Uważamy, że znaczne powiększenie obrotów polsko-łotewskich możliwe jest głównie kosztem polepszenia bilansu płatniczego t. zn. by import towarów polskich do Łotwy pokrywał się nietylko eksportem łotewskich towarów do Polski, lecz i pozycjami kredytowemi bilansu płatniczego Łotwy.

Pozwalamy sobie wyrazić nadzieję, że w bliskiej już przyszłości zasada ta znajdzie zastosowanie i wówczas obroty handlowe obu zaprzyjaźnionych krajów znacznie się ożywią i wzrosną do poziomu normalnego, zadawalającego obydwie strony.

R. W.

ALEXANDER R. LESZCZYŃSKI
General Manager of the Polish Transatlantic Steamship Company The Gdynia-America Line

Transatlantic Communication via Gdynia

A CHARACTERISTIC feature of the 19th century was the rapid progress of technical inventions of every kind, which played a prominent part in the development of such an important factor in international intercourse, as is the means of locomotion by land and sea.

The first historical event in the march of progress was when the Atlantic Ocean was first crossed by a steamboat — the „SAVANNAH", in 1825. From that on, almost every year, more and more magnificient ocean vessels create new records, hitherto considered as unbeatable.

From the end of the 19th century and the beginning of the 20th, the expansion of shipping has been taking place under the slogan, „trade follows the flag"; numerous pioneer steamship companies come into being, to capture the most distant overseas markets.

About the same time the United States begin to play a very important part in the economic life of the world, and they very soon become one of the principal centres of world trade.

Until the outbreak of the War, the interchange of goods between the United States and Europe took place mainly through the medium of British ports (Liverpool and Southampton), but this traffic has gradually shifted towards the East: to Cherbourg, Havre, Bremen and Hamburg. When the War broke out



Alexander R. Leszczyński

the German ports and mercantile marine already had a great share of this business.

Later the Treaty of Versailles makes great changes in the map of Europe, and diverts her economic life into new channels. A number of countries, previously under foreign domination, gain their independence, and each of these is obliged to seek new fields of economic expansion for itself.

At the head of these is Poland, with a population of 33 millions, possessing access to the Baltic. The fact that she has her own sea-coast opens up great possibilities for Poland in the commercial penetration of overseas markets, and at the same time enables her to play an important part in the economic life of those Central-European states which are land-locked.

We are today ready to take up this rôle. Thanks to the joint efforts of the Polish Government and the public, the port of Gdynia, furnished with the most up-to-date technical equipment, has now become the foremost port of the Baltic.

The development of Gdynia almost immediately influenced the further trend towards the East (as mentioned above) of the leading columns of the transatlantic lines. For a number of years Gdynia had her own direct and regular steamship services with the ports of North America and Canada. These steamship lines, owing to the application of freight tariffs not higher than those of lines serving foreign ports, make it possible in most cases to secure for Gdynia, not only Polish transports, but also those of Czechoslovakia, Hungary, Austria and Roumania; thus creating new

routes in the international interchange of goods.

We must mention here the important part played by the rational tariff policy of the Ministry of Communication, in conjunction with that of the steamship lines and port authorities. The creating, in the course of a few years, of a number of conventional communication tariffs with above mentioned countries, taking into account as far as possible the interests of exporters and importers, made it possible in many instances to divert the course of overseas traffic entirely via Gdynia.

As a result of this, both the port of Gdynia and the steamship lines are capable of handling the interchange of goods of transatlantic countries not only with Poland, but also with Central-European countries, and even with East-Baltic states (Latvia, Esthonia), by introducing for these last special transport connections.

Another fact of special interest, is that there are at present two modern oil-burning liners, of about 15.000 tons each, being built for the Gdynia-America Line in the Monfalcone Yards of the Cantieri Ruiniti Company. These, owing to the employment of the latest technical appliances, will considerably improve atlantic communication, reducing the trip from Gdynia to New York to 8 days, whereas at present it still takes 12 days.

If, notwithstanding such favourable conditions, the results of the exploitation of the Polish transatlantic lines are not quite what they might be, the reason is easily explained.

The post-war years evoked in most countries a psychosis of economic autarchy; those countries wish to be self-sufficing — to produce everything themselves — and to import nothing at all. It is quite obvious that the direct result of the bringing to life of this maxim, is the profound depression which has affected the foreign trade of most countries, together with the shipping of the whole world. Nevertheless, however this principle may be justified in war-time as a method of defending the realm, it becomes quite impossible to carry out in times of peace, if we but observe the economic experiments of many countries.

There is no country in the world which can afford to shut itself up within its frontiers — and isolate itself from the rest of mankind. We live today in an age of progress, one of the chief aims of which is a mutual drawing together of the nations. The last few months have brought a distinct improvement of economic conditions im many countries. This for the moment is an internal improvement, and does not yet affect visibly the international interchange of goods. Yet we can look forward to the future with confidence, for it must bring us a renewed activity of economic relations between such great markets, as the Central-European and American, when Polish ports and the Polish Transatlantic Fleet will meet these great demands, for which they are quite prepared.

BOGUSŁAW BAGNIEWSKI, Eng.

New Polish Atlantic Liners

THE CONTINUAL development of Poland's overseas trade necessitates the adjustment of our mercantile marine to these extended requirements.

The number of Polish ships is very insignificant in proportion to Poland's overseas traffic and the capacity of her seaports.

As far as passenger vessels are concerned, Poland has taken over from foreign concerns the lines already existing, maintaining a regular service with the most important points for Poland, namely with North-America and British ports.

When the above ships passed under the Polish flag, two problems arose before the Gdynia-America Line: the concentration on Polish vessels of the passenger and goods traffic of Poland with North-America, and the creation of a strong link connecting Polish emigrants with their mother country by operating a regular cargo and passenger service.

As a consequence of the falling off of the world's trade, following the boom years and the considerable decrease in freights and the bookings of passengers and emigrants on the routes of the North Atlantic, shipowners were left with a large surplus of available tonnage. This caused keen competition for cargo, specially dangerous to those lines whose vessels were not adapted to these new conditions.

Although the Gdynia-America Line has succeeded in securing for the Polish flag a fair portion of the traffic between Poland and America, nevertheless the steadily growing commercial and passenger business, entails the necessity of replacing the small and out-of-date steamers by new modern liners.

Pursuing this course, the Polish Government decided to purchase two large vessels designed to replace the s/s „Kościuszko" and s/s „Pułaski".

These ships will maintain a regular service between Gdynia and New-York calling at Halifax. Their accommodation will be quite up-to-date, providing the passengers with a maximum of comfort, as offered by the Ocean-going vessels of other countries.

On each of these ships there will be accommodation for 760 passengers, with a view to handling the greatest possible portion of the traffic from Poland and adjacent countries to the United States and Canada.

The steamship lines of the world have experienced in recent years that pleasure cruising has enjoyed a steadily growing popularity and has become a lucrative business.

Therefore steamship companies have vied with each other in offering the maximum of luxury and pleasure to their passengers.

Though the new Polish steamers are destined for regular service, still it was considered advisable to provide for the possibility of using them for pleasure-cruises. Consequently their accommodation has been planned in such a manner so as to be able to adapt them, in case of need, for voyages both in Northern and Southern climes, and even for round-the-world trips.

Location of cabins, kitchens, dining-roms and other accommodation, separate for each class of passen-

gers, on the five upper decks, will be confined to midship giving the cabins a maximum of light and air, with pitch and roll of the steamer reduced to a minimum. A high standard of comfort and service will be maintained on board.

The passengers of all classes will have wide comfortable berths, spacious dining and smoking-rooms, and numerous facilities for recreation. They will also find large bright social halls with modern fittings and furniture, where music, dancing and cinema attractions will be provided, helping to pass the time pleasantly during voyage. There will also be all kinds of deck sports, spacious promenade decks, a gymnasium, tennis, and a swimming bath. A Catholic chapel and a Jewish place of worship will meet the religious needs of passengers. As probably a considerable number of them will be of the Jewish faith, in addition to separate kitchens for each class, special kosher food will be prepared for those who desire it.

The vessels being destined to serve above all as connections with Poland for the Poles of America, the exquisite decorations will be in Polish style. A special Artistic Commission under the patronage of Mr. Jędrzejewicz, Minister of Public Instruction and Religion, made up of famous Polish decorative artists, has been appointed for planning these decorations and supervising their execution.

Nowadays, when automobile sport is highly developed, it often happens that tourists take their cars with them, the vessels will therefore be equipped with a garage for the conveyance of uncrated automobiles.

Postal service will also be maintained on both ships, securing a speedy delivery of mail. An air-mail service is under consideration. Apart from transportation of passengers and mail, their cargo carrying capacity will be 2.000 tons.

The establishement of both the tonnage and loading capacity of the ships under construction was based on the present returns of the Gdynia-America Line. A part of the cargo carrying equipment will provide cold storage for perishable goods and for fruit.

In view of their size and powerful engines, the service will be both regular and speedy. The transshipment facilities of the new ships will make possible simultaneous unloading and loading at the terminal ports.

The decisive factor as to the size and type of these new ships, is the contemplated maintenance of communication via the Kiel Canal and the British Channel, and via the Sound and Northern Scotland, of which the latter is the cheapest and shortest route from Gdynia to North-America. The question of their dimensions and the technical details of construction has been entrusted to such well-known British shipbuilding experts, as Engineer T. Graham, Dr. Robb, and Engineer Woolnough.

Negotiations were carried on with various ship building yards for the construction of said vessels. Finally preference was given to an Italian Company, Cantieri Riuniti Dell' Adriatico of Trieste, whose tender offered the best compensation, credit and technical conditions.

The Italian Company proposed a method of compensation by accepting Upper Silesian coal for the Italian railways, to be supplied during four years nearly for the total contract value of the ships under construction.

The contract for the construction of the two transatlantic liners was concluded with this Company on the 23rd of November 1933.

The first of these vessels will be delivered to the owners, the Gdynia-America Line, in July 1935, the second will be launched in February, 1936.

The Monfalcone Shipbuilding Yards are one of the largest and best equipped in the world. These yards have constructed already over a million tons of passenger and cargo vessels and battleships for 750 thousand tons.

Special provision has been made for using Polish raw materials for the construction and exploitation of these vessels. Preference to Polish sub-contractors has been foreseen in the contract with the Italian Company, which as far as possible, will place orders for necessary parts and installations with Polish factories.

As is the custom, newly-built steamers are generally named before being launched, so that the first Polish Atlantic liner will most likely be christened in November of this year, and the second in May of next year.



The new Polish transatlantic liner.



NOWE OPŁATY PORTOWE

W Nr. 113 „Monitora Polskiego“ z dn. 18 maja 1934 r. ukazało się następujące Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu.

ROZPORZĄDZENIE
Ministra Przemysłu i Handlu
z dnia 8 maja 1934 r.
o opłatach portowych, pobieranych w państwowych morskich portach handlowych, oraz o ustaleniu taryfy niektórych z tych opłat.

Na podstawie art. 1 ust. 2 i art. 2 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 286) zarządzam co następuje:

§ 1. W państwowych morskich portach handlowych pobiera się następujące opłaty:

a) za wejście i wyjście statku (tonażowe),
b) za postój statku (postojowe),
c) za przystanie i nabrzeża (przystaniowe),
d) za wylądowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie),
e) za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe),
f) za służbę pilotową (pilotowe),
g) za korzystanie z administrowanych przez władze portowe urządzeń portowych, jak: magazynów, urządzeń przeładunkowych i innych.

§ 2. Ustala się następującą taryfę opłat, wymienionych w § 1 lit. a) — f):

I. Opłaty za wejście i wyjście (tonażowe).

1. Od statków przychodzących do portu lub wychodzących z portu pobiera się za każdy m^3 pojemności netto:
a) od statków próżnych, z balastem i wyładowujących do 25% pojemności netto oraz od statków pasażerskich przy wejściu i wyjściu po . zł. 0,08
b) od statków wyładowujących lub naładowujących powyżej 25% pojemności netto po . . „ 0,16

2. Dla statków kursujących na linjach żeglugi regularnej taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się o . „ 40%

Uwaga: Za linję żeglugi regularnej uważa się komunikację okrętową między Gdynią a zgłoszonemi portami, która jest utrzymywana przez przedsiębiorcę okrętowego lub grupę przedsiębiorców okrętowych ze stałym przedstawicielem w Gdyni i która odbywa się według planu i rozkładu jazdy zgóry ułożonego przynajmniej na okres 4 miesięcy i zgłoszonego Urzędowi Morskiemu, przyczem statki są zobowiązane do przyjmowania ładunków drobnicowych.

Jeżeli statek linji regularnej w ciągu pewnej podróży posiada, czy to na wejściu, czy to na wyjściu jedynie ładunki towarów masowych, jak np. rudy, fosforyty, nawozy sztuczne, sole potasowe, węgiel, koks, drzewo w jednolitych ładunkach i t. p., lub też jego ładunek towarów drobnicowych jest mniejszy, niż 10% ogólnego przewożonego ładunku, nie przysługuje mu przy tem wejściu lub wyjściu ulga przewidziana w ust. 2.

Używanie statków zastępczych jest dopuszczalne pod warunkiem każdorazowego uprzedniego zgłoszenia.

Uzupełnienie linji żeglugi regularnej statkami dodatkowemi może nastąpić po uprzedniem zgłoszeniu statku dodatkowego na 5 dni przed jego zawinięciem do portu.

3. Statki zatrzymujące się na redzie i tu uskuteczniające odprawę pasażerów lub przeładunek uiszczają opłatę ustaloną w ustępie 1 i 2 zmniejszoną o . . 50%

4. Statki linji żeglugi regularnej, zachodzące stale do Gdyni i Gdańska, uiszczają opłaty ustalone w ustępie 2 zmniejszone o 50%

5. Od statków linji żeglugi regularnej, odwiedzających port dwukrotnie w czasie tej samej pełnej podróży, pobiera się opłatę tylko przy pierwszem zawinięciu do portu.

Uwaga: Jeżeli wymiar opłaty przy pierwszem zawinięciu statku do portu okaże się niższy od wymiaru, jakiby przypadał przy drugiem zawinięciu, statek przy drugiem zawinięciu do portu winien uiścić dodatkową różnicę tych opłat.

6. Dla statków kursujących nieregularnie taryfa wymieniona w ustępie 1 zmniejsza się:
a) poczynając od 6 wejścia do portu w ciągu jednego roku kalendarzowego o 10%
b) poczynając od 11 wejścia do portu w ciągu jednego roku kalendarzowego o 20%

7. Statki kursujące nieregularnie, zachodzące w ciągu tej samej podróży bezpośrednio do Gdyni i Gdańska, uiszczają przy podróży z Gdańska lub do Gdańska opłaty, wymienione w ustępie 1, względnie 6 zmniejszone o 15%

II. Opłaty za postój statku (postojowe).

1. Od statków przebywających w porcie dłużej niż jeden miesiąc pobiera się za każdy rozpoczęty miesiąc ponad jeden:
a) od statków podlegających pomiarom morskim (rozp. Prez. Rzpl. z dnia 17 maja 1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych — Dz. U. R. P. Nr. 47, poz. 422) za każdy metr pojemności netto . . . . zł. 0,04
b) od statków niepodlegających pomiarom morskim za każdą tonnę ładowności . . . „ 0,20

2. Dla statków przebywających w swych portach macierzystych taryfa wymieniona w ust. 1 p. „a“ zmniejsza się o . . . . „ 50%

III. Opłaty przystaniowe.

1. Za korzystanie z przystani pobiera się od statków bezpośrednio leżących u przystani za każdy metr długości przystani zajętej przez statek i za każdą rozpoczętą dobę . . . . zł. 0,08

2. Od statków stojących obok wyżej wymienionych pobiera się za każdy metr długości statku za każdą rozpoczętą dobę . . . . „ 0,03

IV. Opłaty za wylądowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie).

W żegludze przybrzeżnej między punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego pobiera się za wyładowanie lub przyjęcie na pokład pasażerów każdorazowo od osoby . . . . zł. 0,05

V. Opłaty od ładunku.

1. Od naładowanego lub wyładowanego towaru pobiera się opłatę w zależności od zaszeregowania go do jednej z niżej wymienionych grup, a mianowicie:

grupa A: węgiel kamienny, brykiety, koks za każde 100 kg. . . . . zł. 0,02

grupa B. apatyty, celuloza, fosforyty i fosfaty, kamienie brukowe (kostka i tłuczeń), odpadki papierowe i makulatura, piryty i wypałki pirytowe, piasek, sole potasowe, rudy i pokrewne surowce hutnicze, ziemniaki, ziemia i żwir, prócz gatunków specjalnych, żużle Thomasa (tomasyna) — za każde 100 kg. . . „ 0,025

grupa C: złom żelazny, żelazo surowe (bloki) — za każde 100 kg. . . . . „ 0,035

grupa D: asfalt, blachy (żelazne, cynkowe i t. p.) beczki żelazne, bisulfat sodu, cement, cyna, cynk, cegła, chlorek wapna, dachówka, dreny, drut żelazny, glinki (fajansowa i farbiarska), gips, koalina, kości, kredy, kamienie blokowe do budowy, makuchy, mąka makuchowa, mąka kostna, mąka pastewna, mąka ryżowa pastewna, melasa, marmur nieszlifowany nawozy azotowe, nafta, natrium, bisulfat, ołów, oleje ziemne, gazowe, opałowe, wrzecionowe, otręby, płatki ziemniaczane, ropa naftowa, rury żelazne, rury żelazne izolowane, rury żelbetowe, saletra, siano, siarka, siarczan amonu, słoma, soda, sól, śrut soi, smoła, spirytus eksportowy, stal fasonowa, szyny żelazne lub stalowe, trawa morska, wapno, wytłoczyny, zboże, ziarna strączkowe .ziemia okrzemkowa (folarska), żelazo fasonowe, żywica — za każde 100 kg. . . . . . . „ 0,05

grupa E: cukier, kory garbarskie, mąka ryżowa, mąki zbożowe, mąki ziemniaczane, nasiona i surowce oleiste: rzepak, soja, kopra, orzechy ziemne, ziarna palmowe, sezamowe i t. p. papier gazetowy, ryż surowy, siarka, słód, tektura, oraz półfabrykaty drzewa, jak półfabrykaty bednarskie, ciesielskie, kołodziejskie, stolarskie, nadto gonty, gotowy materjał na skrzynie, klepki bednarskie, posadzki i t. p. — za każde 100 kg. . . . . „ 0,075

grupa F: drzewo nieobrobione (prócz drzewa egzotycznego) i nawpółobrobione, o ile nie zostanie zaliczone do grupy E:

a) sosnowe, świerkowe, jodłowe, topolowe, wierzbowe — za każdy m³ . . zł. 0,25

b) dębowe, bukowe, grabowe, akacjowe, jaworowe, jesionowe, modrzewiowe, lipowe, orzechowe, brzozowe, olszowe, osikowe, oraz inne niewymienione pod „a“ — za każdy m³ . . . . „ 0,50

grupa G: wszelkie towary wysyłane w partjach mniejszych, niż 10 tonn, jak również towary niewymienione w jednej z grup poprzednich,, o ile ze względu na swoją naturę nie podlegają zaszeregowaniu do jednej z tych grup — za każde 100 kg. . . . . „ 0,10

Uwaga: Za każde niepełne 100 kg. ładunku pobiera się opłatę, jak za pełne.

2. Od towaru przeładowywanego bezpośrednio:

a) ze statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej na takiż statek pobiera się za wyładowanie i naładowanie łącznie tylko od statku wyładowującego opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o . 50%

b) ze statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej na statek żeglugi przybrzeżnej i wiślanej lub odwrotnie pobiera się za wyładowanie i naładowanie łącznie tylko od statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%

3. Od towaru przeładowywanego ze statku morskiego na takiż statek oraz ze statku na nabrzeże lub odwrotnie w obu wypadkach przy użyciu portowych statków pomocniczych (holowniki, barki i t. p.) pobiera się łącznie tylko jedną opłatę w wysokości ustalonej w ustępie 1 .

4. Od towaru przewożonego w żegludze przybrzeżnej między portami i punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego taryfa wymieniona w ustępie 1 zmniejsza się o 50%

5. Od towaru przywiezionego drogą morską, następnie wywożonego tą samą drogą nie później jak w 2 miesiące od daty przywiezienia, pobiera się opłatę tylko przy wyładowaniu. Termin 2-miesięczny przedłuża się o czas przerw w nawigacji spowodowanych siłą wyższą, jak zmarznięcie portu wyjścia lub przeznaczenia i t. p.

6. Od towaru tranzytowego, przywiezionego drogą morską, następnie wywożonego drogą lądową lub też od towaru tranzytowego, przywiezionego drogą lądową, następnie wywożonego drogą morską, z wyjątkiem towarów wymienionych wyżej w grupach A, B. C, pobiera się opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o . . . 50%

VI. Opłaty za służbę pilotową (pilotowe).

1. Od statków ponad 100 tonn pojemności netto pobiera się przy wejściu i wyjściu łącznie:

a) Od statków o pojemności do 1000 m³ netto . zł. 30.—

b) Od statków o pojemności od 1000 m³ do 2000 m³ netto . . . . . „ 60.—

c) od statków o pojemności ponad 2000 m³ netto:

aa) za pierwsze 2000 m³ . . . . „ 60.—

bb) za każde rozpoczęte 500 m³ . . . „ 15.—

2. Za każde przeprowadzenie statku wewnątrz portu z jednego miejsca na drugie, wykonane na żądanie kapitana statku, pobiera się opłatę tylko przy pierwszej zmianie miejsca — w wysokości 40% opłat ustalonych w ust. 1.

3. Od statków:

a) linji żeglugi regularnej,

b) zachodzących do portu w celach remontu, uzupełnienia zapasów paliwa, żywności i innych niezbędnych materjałów wyekwipowania, o ile pobyt w porcie ograniczają do czasu niezbędnego dla wykonania tych czynności i o ile nie wykonywują pozatem żadnych innych czynności handlowych,

c) prowadzonych przez kapitanów, którzy złożyli w miejscowym kapitanacie portu egzamin pilotowy, taryfa opłat ustalonych w ust. 1 względnie 2 zmniejsza się o 50%

4. Za niewykorzystanie pilota w czasie zamówionym za każde rozpoczęte pół godziny opóźnienia . . zł. 20.—

VII. Opłaty ryczałtowe.

1. Roczne

1. Od statków, stale używanych w obrębie portu, oraz od statków polskich i gdańskich używanych w żegludze przybrzeżnej do miejscowości położonych na wybrzeżu polskiem i gdańskiem, jak również od polskich i gdańskich holowników i statków rybackich mogą być uiszczane rocznie ryczałtem opłaty za wejście i wyjście, pilotowe, postojowe i przystaniowe. Opłatę ryczałtową oblicza się za każdą jednostkę iloczynu, otrzymanego z pomnożenia największej długości przez największą szerokość (w metrach):

a) od statków pasażerskich oraz statków bez napędu mechanicznego po . . . . . zł. 2,—

b) od statków towarowych o napędzie mechanicznym po . . . . zł. 2,50

c) statków innych o napędzie mechanicznym po. zł. 5,—
d) od statków rybackich o napędzie mechanicznym lub bez . . . . zł. 0,30

2. Polskie i gdańskie statki używane w żegludze przybrzeżnej, kursujące tylko w sezonie letnim, mogą uiszczać ryczałtem rocznie opłatę pasażerską, obliczoną od największej ilości osób, dozwolonej do przewozu po zł. 6,—

3. Opłaty ryczałtowe roczne, uiszczone w jednym z portów polskich, obejmują odpowiednie opłaty we wszystkich portach polskich.

2. Jednorazowe.

Jednorazowo ryczałtem mogą być uiszczane opłaty za wejście i wyjście, pilotowe, postojowe i przystaniowe:

a) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości od 6 do 10 m. po . . . zł. 5,—
b) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości ponad 10 do 20 m. po. . . . „ 10,—
c) od statków parowych, motorowych i żaglowych polskich i gdańskich długości ponad 20 m., używanych w żegludze przybrzeżnej do miejscowości położonych na wybrzeżu polskiem i gdańskiem do przewożenia pasażerów i towarów oraz do holowania, po . . . „ 13,—
d) od holowników, o ile nie podpadają pod pkt. b) i c), po . . . . . . „ 50,—
e) od statków rybackich:
   aa) o pojemności ponad 150 m³ netto po . „ 15,—
   bb) wszelkich innych po . . . . . „ 1,50
f) od kryp, barek, pontonów i t. p., używanych w żegludze przybrzeżnej i wiślanej:
   aa) bez napędu mechanicznego po . . „ 10,—
   bb) z napędem mechanicznym po . . „ 20,—
g) od cudzoziemskich statków pasażerskich, przywożących wycieczki, a zatrzymujących się w porcie w celach turystycznych za każdą rozpoczętą dobę po . . . . zł. 100,—

VIII. Zwolnienia.

1. Od ustalonych niniejszą taryfą opłat wolne są:

a) okręty wojenne i statki szkolne,
b) wszelkie statki będące własnością Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,
c) statki sportowe, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,
d) statki zatrudnione przy budowie i konserwacji portu i jego urządzeń, o ile nie wykonywują innych czynności zarobkowych,
e) wszelkie statki nie dłuższe niż 6 metrów.

2. Od opłat według poz. 1 wolne są, pod warunkiem uprzedniego zgłoszenia statki:

a) przychodzące dla zasięgnięcia informacji lub otrzymania dyspozycji a wychodzące z portu w przeciągu 48 godzin, nie wykonywując żadnych handlowych czynności,
b) zachodzące do portu w celach remontu lub uzupełnienia zapasów paliwa lub żywności i niezbędnych materjałów wyekwipowania, ograniczające pobyt do czasu niezbędnego na wykonanie tej czynności i nie wykonywujące żadnych innych czynności handlowych,
c) szukające schronienia przed niepogodą i nie wykonywujące żadnych czynności handlowych,
d) polskie i gdańskie statki turystyczne i wycieczkowe w żegludze zagranicznej, które poza odprawą pasażerów nie wykonywują żadnych czynności handlowych.

3. Od opłat według poz II wolne są statki będące w remoncie.

4. Od opłat według poz. III wolne są statki unieruchomione, przycumowane do nabrzeży nieeksploatowanych.

5. Od opłat według poz. IV wolne są statki wykonywujące wycieczki morskie urządzane staraniem organizacyj akademickich, szkolnych, kulturalno - oświatowych, sportowych i dobroczynnych.

6. Od opłat według poz. V wolne są:

a) ładunki przeznaczone do budowy i remontów portów i wybrzeża,
b) przedmioty przeznaczone do własnych potrzeb statków stojących w porcie, poczta oraz bagaż pasażerski,
c) towary przeładowywane pomiędzy nabrzeżami portowemi a statkami przychodzącemi z Wisły lub wychodzącemi na Wisłę,
d) ładunki jednego statku o łącznej wadze mniejszej niż 1000 kg.,
e) ryby przywiezione z własnych połowów.

7. Od opłat według poz. VI wolne są:

a) statki zatrzymujące się na redzie,
b) statki turystyczne i wycieczkowe, które poza odprawą pasażerów nie wykonywują żadnych czynności handlowych.

8. W wypadkach gospodarczo uzasadnionych Dyrektor Urzędu Morskiego może stosować zniżki taryfowe w granicach do 25% taryfy niniejszej.

§ 3. Taryfy opłat za korzystanie z urządzeń portowych (§ 1 lit. g) będą ustalone osobnem rozporządzeniem; do czasu wydania tego rozporządzenia obowiązują taryfy dotychczasowe.

§ 4. Do czasu wydania przepisów, ustalających terminy i sposób pobierania opłat, jak również środki odwoławcze, obowiązują przepisy dotychczasowe.

§ 5. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie dziesiątego dnia po ogłoszeniu. Równocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 21 stycznia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 13, poz. 83), z dnia 29 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 271), z dnia 25 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 68, poz. 631), z dnia 16 lutego 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 12, poz. 84) i z dnia 27 grudnia 1933 r. (Dz. U. R. P. z 1934 Nr. 3, poz. 10).

Minister Przemysłu i Handlu: (—) *Zarzycki.*

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. MAJ

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w maju b. r. wyniósł 632.178.4 t. wobec 622.102.3 t. w kwietniu b. r. oraz wobec 849.519.3 t. w maju 1933 r.

Miesiąc sprawozdawczy jest zaledwie o 7.806.1 t. mniejszy od dotychczasowej rekordowej cyfry obrotu 639.984.5 t. w listopadzie 1933 r.

Ruch statków w maju b. r.w porównaniu z kwietniem b. r. wykazuje pewne nieznaczne różnice. Nieznacznej zniżce uległa ilość oraz pojemność statków na wejściu. Przyszło bowiem 405 statków (w kwietniu 434) o pojemności 350.224 nrt. (w kwietniu 356.791 nrt). Wzrosła zato ilość oraz pojemność statków na wyjściu. Wyszło 416 statków (w kwietniu 411) o pojemności 356.968 nrt. (w kwietniu 338.523 nrt.) Pewnej nieznacznej zniżce uległa praca statków na przyjściu. Przyszło bowiem statków z ładunkiem 183 wobec 192 w kwietniu. Wzrosła natomiast praca statków na wyjściu z 319 statków z ładunkiem (w kwietniu) na 336 (w maju). Wzrósł również średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni z 822.1 nrt. (w kwietniu) na 864.8 nrt. (w maju). Pewnej zwyżce uległ również średni postój statku z 52.2 godzin (w kwietniu) na 68.7 godzin (w maju).

Kolejność bander: Szwecja, Niemcy, Danja, Polska, Anglja, Stany Zjedn. Am. Półn., Włochy, Norwegja. Finlandja wykazuje pewne przegrupowanie na niekorzyść Polski, która z 2-go miejsca zajmowanego w kwietniu przesunęła się na zajmowane ostatnio w marcu miejsce 4-e. Anglja z 6-go miejsca (w kwietniu) przesunęła się obecnie na 5-e, również Stany Zjedn. Am. P. z 7-go miejsca (w kwietniu) przesunęły się obecnie na 6-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezento-

wanych było 19 bander. Wśród nich rzadko dotychczas widziana bandera sowiecka.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 619.600.3 t. wobec 600.753.7 t. w kwietniu b. r. oraz 481.874.2 t. w maju 1933 r. Na przywóz przypada 93.119.8 t. (w kwietniu 94.442.6 t.) oraz na wywóz 526.480.5 t. (w kwietniu 506.311.1 t.)

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym uległ b. nieznacznej zniżce z 94.442.6 t. (w kwietniu) na 93.119.8 t. (w maju). Spadek w maju wykazały pozycje: ryżu 11 t. (w kwietniu 8.138 t.); owoców świeżych 2540 t. (w kwietniu 2.687 t.), owoców suszonych 128 t. (w kwietniu 266 t.), kawy, kakao i herbaty 564 t. (w kwietniu 631 t.), śledzi 13 t. (w kwietniu 406 t.), fosforytów 8.263 t. (w kwietniu 8.894 t.), skór 2.679 t. (w kwietniu 3.496 t.), garbników 936 t. (w kwietniu 1314 t.), rudy żelaznej 365 t. (w kwietniu 4671 t.), metali różnych 127 t. (w kwietniu 675 t.), celulozy 759 t. (w kwietniu 979 t.), papy, tektury i papieru 956 t. (w kwietniu 1.163 t.), bawełny i odpadków 8.594 t. (w kwietniu 9.195 t.), wełny i odpadków 1282 t. (w kwietniu 2.211 t.) Spadek ten ma charakter wybitnie sezonowy. Poważną rolę odegrał tu spadek przywozu ryżu, którego sezon kończy się. O utrzymującej się nadal tendencji wzrostu przywozu do Gdyni w związku z ogólną poprawą sytuacji gospodarczej świadczy wzrost pozycji: tytoniu 1205 t. (w kwietniu 472 t.), żużli Thomasa 573 t. (w kwietniu brak), sadzy 31 t. (w kwietniu 13 t.), tłuszczy zwierz. sur. 1.414 t. (w kwietniu 1.118 t.), kauczuku 1.394 t. (w kwietniu 1.344 t.), tłuszczy i olejów roślinnych 372 t. (w kwietniu 145 t.), pirytów 5.805 t. (w kwietniu 5.525 t.), *(złomu żelaznego* 43.680 t. (w kwietniu 30.636 t.), miedzi 929 t. (w kwietniu 702 t.), wyrobów żel. i stal. 424 t. (w kwietniu 102 t.), maszyn, aparatów i części 172 t. (w kwietniu 115 t.), szmat 633 t. (w kwietniu 588 t.). Z poprawą sytuacji w hutnictwie łączy się zapewne poważny wzrost przywozu złomu (ok. 43%).

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym (526.480.5 t.) wykazuje poważny wzrost w stosunku do kwietnia b. r. (506.311.1 t.) Wzrost ten wywołały pozycje: mąki ryżowej i pastewnej 610 t. (w kwietniu 335 t.), cukru 17.741 t. (w kwietniu 4.639 t.), napoji alkoholowych 104 t. (w kwietniu 2 t.), soli 267 t. (w kwietniu 11 t.), bekonów 2.286 t. (w kwietniu 2.139 t.), wędlin 268 t. (w kwietniu 190 t.), ptactwa bitego 102 t. (w kwietniu 90 t.), jaj 3.032 t. (w kwietniu 2.402 t.), skór 87 t. (w kwietniu 19 t.) *desek i łat 28.969 t.* (w kwietniu 14.604 t.) bali i słupów 450 t. (w kwietniu 80 t.), klepek 141 t. (w kwietniu 96 t.), dykt 526 t. (w kwietniu 464 t.), mebli giętych 207 t. (w kwietniu 137 t.), koksu 9091 t. (w kwietniu 7.265 t.) saletry 328 t. (w kwietniu 22 t.), sody 807 t. (w kwietniu 481 t.), karbidu 108 t. (w kwietniu 54 t.), salmiaku 37 t. (w kwietniu brak), szyn kolejowych 5.111 t. (w kwietniu 2.101 t.), wyrobów żel. i stal. 1826 t. (w kwietniu 1636 t.), cynku 418 t. (w kwietniu 285 t.), rudy manganowej 665 t. (w kwietniu 97 t.), celulozy 1.150 t. (w kwietniu 227 t.), bawełny 42 t. (w kwietniu 8 t.), materjałów i wyrobów włókienniczych 627 t. (w kwietniu 381 t.). Analizując bliżej powyższe pozycje wywozu podkreślić należy blizko 4-o krotny wzrost wywozu cukru. Na liście najpoważniejszych jego odbiorców po Anglji, Finlandji i Holandji znalazły się w miesiącu sprawozdawczym i Indje Brytyjskie. Po cukrze poważnie wzrósł również wywóz drzewa (desek i łat ok. 100%). Najpoważniejszym odbiorcą jest tu nadal Anglja. Na wywozie uległy spadkowi pozycje: makuchów 3.217 t. (w kwietniu 4.058 t.), węgla eksport 428.978 t. (w kwietniu 440.928 t.) i bunkru 14.259 t. (w kwietniu 14.441 t.). Spadek wywozu węgla wywołany został głównie dzięki spadkowi wywozu do Belgji z 74.878 t. (w kwietniu) na 28.932 t. (w maju).

Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem oraz z wnętrzem kraju drogą wodną wykazują poważny spadek. W obrocie przybrzeżnym łącznie z W. M. Gdańskiem przywieziono m. i. ryby (połowy własne) 60 t. (w kwietniu 242 t.), żywicy 70 t. i skór 29 t. Wywieziono zaś warzyw 152 t., śledzi 238 t., nawozów azotowych 53 t.. Ogółem w obrocie przybrzeżnym łącznie z W. M. Gdańskiem przywieziono 183. 5 t. (w kwietniu 331.1 t.), wywieziono 457.7 t. (w kwietniu 2.516.2 t.).

W obrocie z wnętrzem kraju drogą wodną przywieziono 8.298 t. (w kwietniu 14.426.1 t.), wywieziono 3.638.9 t. (w kwietniu 4.075.2 t.) Spadek przywozu w obrocie z wnętrzem kraju wywołany został głównie dzięki poważnemu spadkowi przywozu cukru (7228.1 t. w maju wobec 13.447.9 t. w kwietniu b. r. Z poważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania: warzywa 33 t., mąka 250 t., soda 470 t. cukier 7228 t., na wywozie: bawełna 187 t., ryż wyłuszczony 372 t., owoce świeże 387 t., żywica 184 t., tłuszcze i oleje rośl. 340 t., tłuszcze zwierz. sur. 445 t., miedź 653 t., skóry i wyr. skórzane 284 t.

Ruch pasażerów nadal utrzymuje się na poziomie poprzedniego miesiąca z pewnym ubytkiem na przyjściu i wzrostem na wyjściu. Przyjechało bowiem 821 pasażerów (w kwietniu 923), wyjechało 594 pasażerów (w kwietniu 515).

II. RUCH STATKÓW (*MOVEMENT OF SHIPS*)

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*nrt.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*nrt.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska	38	18	41.300	41	36	43.270	84.570	4
W. M. Gdańsk	2	1	1.493	2	2	1·493	2.986	14
Anglja	20	5	29.527	20	19	32.989	62.516	5
Czechosłowacja	3	3	663	3	3	663	1.326	18
Danja	56	29	45.893	52	42	41.294	87.187	3
Estonja	10	3	4.282	8	7	3.276	7.558	12
Finlandja	14	6	16.897	11	9	13.822	30·719	9
Francja	2	2	1.610	1	1	814	2.424	17
Grecja	5	—	11.922	4	4	9.305	21.227	10
Holandja	13	10	8.247	13	7	8.247	16.494	11
Litwa	1	—	612	1	1	612	1.224	19
Łotwa	5	2	2.450	5	4	2.450	4.900	13
Niemcy	74	40	43.800	79	49	46.727	90.527	2
Norwegja	24	15	18.434	25	19	18.478	36.912	8
Stany Zjedn. A. P.	8	3	25.215	8	6	25.215	50.430	6
Szwecja	123	45	79.743	133	118	81.166	160.909	1
Włochy	6	—	16·786	8	8	23.060	39.846	7
Węgry	—	—	—	1	1	2.737	2.737	15
Z. S. R. R.	1	1	1.350	1	—	1.350	2.700	16
Razem	405	183	350.224	416	336	356.968	707.192	—
Miesiąc poprzedni	434	192	356.791	411	319	338.523	695.314	—
Ten sam miesiąc roku 1933	*372*	*166*	*262.957*	*375*	*287*	*268.071*	*531·028*	—
Od początku roku 1934	1.848	839	1.632·408	1.844	1.435	1.637.432	3.269.840	—
Od początku roku 1933	1.589	686	1.199.055	1.572	1.201	1.200·602	2.399·657	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w maju: 864.8 nrt; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 47; c) średni postój statku: 68.7 godzin.

III. OBRÓT TOWARÓW (*GOODS TURNOVER*) TON

1. OBRÓT ZAMORSKI (*OVERSEAS TRAFFIC*)

A. Przywóz (*imports*)

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Cały przywóz . .	93.119·8	94.442·6	400.028·3
I. — Wytwory pochodzenia roślinnego (*agricultural products*) w tem m. in.:	9.685·—	17.185·1	71.499·—
1. — **Pszenica** (*wheat*)	—	74.8	74.8
Stany Zjedn. Am.	—	74·8	74·8
7 — **Kukurydza** (*maize*)	45·—	584·2	841·7
Afryka Bryt.	—	90·2	90·2
Belgja	—	—	15·7
Holandja	30·—	292·4	336·3
Indje Holenderskie	—	81·6	81·6
Niemcy	15·—	120·—	135.—
Stany Zjedn. Am.	—	—	182·9
17/23, 25 — **Nasiona** (*seeds various*)	3·1	31·1	58·4
Anglja	—	—	2·1
Belgja	0·2	—	0·2
Danja	—	—	2·1
Francja	—	7·5	7·8
Holandja	0·7	23·5	27·9
Indje Hol.	—	0·1	1·1
Niemcy	2·1	—	2·1
Stany Zjedn. Am.	0·1	—	15·1
23 — **Pestki drzew owocowych** (*fruits stones*)	9·9	2·9	91·2
Belgja	—	—	1·1
Hiszpanja	—	—	0·2
Indje Holenderskie	—	0·4	0·4
Stany Zjedn. Am.	9·9	2·5	84·2
Włochy	—	—	5·3
24/26 — **Nasiona oleiste różne** (*various oil seeds*)	6.008·1	4.271·1	32.987·4
Afryka Bryt.	—	542·1	4.986·5
Anglja	—	0·8	103·9
Argentyna	1.700 —	—	1.700.—
Belgja	50·—	—	50·—
Brazylja	404·—	—	404·—
Chiny	2.061·3	—	2.061·3
Danja	100 —	—	490·—
Grecja	—	—	45·—
Holandja	597·3	1.033·3	8.974·9
Indje Holend. Wsch.	850·2	2.300·9	7.048·2
Indje Brytyjskie	51·5	78·1	160·5
Mandżurja	—	315.9	5.421·9
Niemcy	119·9	—	170·1
Nigerja	73·9	—	73·9
Norwegja	—	—	1.252·2
Palestyna	—	—	—
Turcja	—	—	—
Włochy	—	—	45·—
27/1 — 3 — **Mąka** (wszelka) (*flour*)	5·—	—	84·—
Holandja	5·—	—	20.4
Niemcy	—	—	—
Stany Zjedn. Am.	—	—	6·4
Włochy	—	—	57.2
30 — **Ryż surowy** (*rice*)	11·—	8.138·—	15.670·2
Belgja	—	—	1·—
Holandja	10·—	—	20·—
Indje Brytyjskie	—	8.128·—	15.595·7
Indje Holenderskie	1·—	10·—	48·5
Kolumbja	—	—	5·—
31 — **Krochmal** (*starch*)	26·7	11·6	63·2
Belgja	26·7	11·6	61·5
Francja	—	—	1·7
40, 50—**Warzywa** (*vegetables*)	13·1	60·9	124·3
W. M.Gdańsk	—	—	50·3
Egipt	—	53·5	53·5
Estonja	0·5	—	0·5
Holandja	5·4	—	5·4

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Indje Brytyjskie	—	0·2	0·2
Niemcy	—	2·—	2·—
Norwegja	2·—	—	2·—
Włochy	5·2	5·2	10·4
53 — 58, 60 — 64 — **Owoce świeże** (*fresh fruit*)	2.540·2	2·686·5	12·154·5
Afryka Bryt	—	61·—	61·—
Anglja	—	1·2	2·7
Danja	47·1	54·9	327·3
Hiszpanja	226·5	183·8	1.374·2
Holandja	201·3	145·2	524·7
Honduras	30·—	—	30·—
Indje Holend Wsch.	81·—	119·7	353·8
Jamajka	53·7	99·3	153·—
Kolumbja	—	—	51·5
Niemcy	—	37·3	37·3
Palestyna	—	338·5	1·183·1
Stany Zjednocz. Am.	113·2	84·9	956·4
Szwecja	—	10·4	24·—
Włochy	1.787·4	1.550·3	7.075 5
59, 61 — 63, 66 — **Owoce suszone** (*dried fruit*)	127·8	265·7	3.064·2
Anglja	—	—	1·5
Francja	—	—	38·4
Grecja	73·2	110·—	331·7
Hiszpanja	0·7	—	57·8
Holandja	—	—	4·9
Indje Holenderskie	—	—	19·8
Kolumbja	—	—	4·—
Niemcy	2·5	4·4	6·9
Palestyna	—	1·5	2·4
Stany Zjedn. Am.	17·8	95·7	2·185·2
Turcja	16·8	—	30·8
Włochy	16·8	54·1	380·8
67, 68 — **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	20·4	17·9	77·6
Afryka Franc.	—	7·4	7·4
Anglja	—	0.1	1·8
Estonja	5·2	5·—	10·2
Finlandja	—	1·9	2·1
Francja	—	—	—
Hiszpanja	1·2	—	1·2
Holandja	—	—	0·4
Niemcy	—	0·8	0·8
Palestyna	2·2	—	2 2
Stany Zjedn. Am.	11·4	2·6	42·4
Włochy	0 4	0·1	9·1
69, 72 — **Orzechy i migdały** (*nuts and almonds*)	16·2	33·1	279·3
Anglja	—	—	1·1
Belgja	—	—	6·3
Francja	—	0·3	7·7
Grecja	—	—	—
Hiszpanja	—	—	24·7
Holandja	—	5·—	52·8
Niemcy	—	—	30.1
Indje Holend. Wsch.	—	—	0·3
Portugalja	—	—	5·2
Szwecja	0·1	—	0·1
Włochy	16·1	27.8	151·—
76 — **Kawa** (*coffee*)	226·—	303·9	1.707·7
Anglja	24·7	14·6	121.2
Argentyna	7·5	—	7·5
Belgja	1·1	2·3	66·7
Brazylja	110·—	177·2	852·8
Costa Rica	—	—	0·4
Francja	—	3·1	3·5
Guatemala	11·8	12·4	72·7
Holandja	49·9	41·—	236·9
Haiti	—	1 —	1·—
Indje Brytyjskie	—	6·3	6·3
Indje Holend. Wsch.	13·5	21·2	215·5
Kolumbja	1·1	—	15·9
Meksyk	—	0·6	13·7
Nicaragua	2·4	—	4·2

errata: w. nr. 5 str. 17—nasiona oleiste jest 26.980·3 winno być 26.979·3
„ „ „ „ „ „ „ Niemcy „ 51·2 „ „ 50·2

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January—May*)
Niemcy	2·4	3·5	7·8
Salwador	—	—	1·1
Stany Zjedn. Am.	—	8·7	59·1
Szwecja	—	3·4	7·2
Victorja	—	—	1·8
Venezuela	—	—	1·5
Włochy	1·6	8·6	10.9
78 — **Herbata** (*tea*)	50·9	67·8	322·1
Anglja	42·7	38·3	213·8
Cejlon	—	3·5	5·3
Chiny	—	—	—
Francja	—	—	—
Holandja	3·4	13.7	49·5
Indje Brytyjskie	2·9	—	2·9
Indje Holend. Wsch.	1·9	12·3	44·4
Kolumbja	—	—	6·2
80 — **Kakao (w ziarnkach)** (*cocoa grains*)	287·4	259·1	1·900·6
Afryka Brytyjska	—	20·6	693·5
Afryka Francuska	23·4	15·—	59·6
Anglja	29·9	30·8	243·3
Belgja	5·1	—	5·1
Brazylja	46·4	36·6	136·9
Equador	—	4·1	6·1
Francja	4·2	23·7	39·9
Guatemala	—	—	9·2
Holandja	116·8	38·5	388·2
Indje Holend. Wsch.	21·8	73·8	189·—
Kolumbja	—	—	—
Nigerja	—	—	37·8
Niemcy	15·4	—	30·9
Portugalja	24·4	—	38·—
Stany Zjedn. Am.	—	6·9	14·—
Venezuela	—	9·1	9·1
81, 82 — **Korzenie** (*spices*)	53·1	60·3	424·9
Anglja	—	2·9	17·3
Belgja	2·7	0·9	4·7
Ceylon	—	7·1	7·1
Chiny	—	10·—	10·—
Francja	0·4	1·1	19·6
Hiszpanja	1·3	1·—	2·3
Holandja	30·9	6·7	150·5
Indje Holend Wsch.	10·9	13·6	135·9
Meksyk	—	—	—
Niemcy	—	17·—	17·8
Stany Zjedn. Am.	—	—	39·—
Włochy	6·9	—	20.7
95 — 97 — **Żywica** (*resin*)	229·4	278·9	1·483·7
Anglja	0·4	—	1.7
Francja	51·1	140·8	480·—
Hiszpanja	151·9	2·—	205·7
Holandja	—	0·6	0·7
Indje Brytyjskie	1·2	5·—	23·9
Indje Holend. Wsch.	1·—	4·—	16·—
Japonja	—	0·6	0·6
Kongo	1·—	—	1·—
Niemcy	6·2	23·7	79·3
Portugalja	—	—	287·3
Stany Zjedn. Am.	16·6	102·2	387·5
203 — **Terpentyna** (*terpentine*)	—	—	20·8
Stany Zjedn. Am.	—	—	20·8
104 — **Trawa morska, trzcina** (*sea grass, reed*)	11·7	37·3	68·4
Afryka franc.	0·5	—	0·5
Anglja	—	—	0·7
Belgja	0·9	3·3	4·2
Danja	—	—	—
Holandja	5·9	0·5	7·5
Indje Holenderskie Ws.	3·1	6·1	25·5
Japonja	—	10·5	10·5
Malakka	—	6·4	6·4
Niemcy	1·3	10·5	13·1
II. — Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego (*live animals & animal products*)	98·—	504·4	9.258·3
116/3 — **Śledzie świeże i mrożone** (*herrings fresh and frozen*)	—	—	2·063·5
Holandja	—	—	42·—
Norwegja	—	—	1.943·5
Szwecja	—	—	78·—
117/1 — 2 — **Śledzie solone** (*herrings salted*)	12·6	405·6	6.656·6
własne połowy	—	—	2.273·7
Anglja	—	328·6	2.359·7
Danja	—	—	76·1
Estonja	—	—	10·3
Finlandja	—	15·9	15·9
Francja	12·6	—	12·6
Holandja	—	—	—
Islandja	—	—	343·9
Litwa	—	16·1	32·2
Niemcy	—	11·3	11·3
Norwegja	—	17·3	1.496·5
Szwecja	—	16·4	24·4
128/1 — 4 — **Sery** (*cheese*)	5·9	17·—	74·6
Danja	—	2·—	2·—
Finlandja	5·9	13·9	71·5
Niemcy	—	0·3	0·3
Norwegja	—	0·2	0·2
Włochy	—	0·6	0·6
129/1 — 5 — **Kazeina** (*caseine*)	16·6	21·—	81·4
Argentyna	10·—	20·—	50·—
Australja	—	—	1·6
Belgja	6·—	—	6·—
Chiny	—	—	0·2
Holandja	0·3	0·7	22·1
Niemcy	0·3	0·3	1·5
134/1 — 3 — **Szczecina** (*bristle*)	13·9	—	26·8
Anglja	8·4	—	9·2
Belgja	0·7	—	0·9
Holandja	0·1	—	4·2
Niemcy	—	—	2·6
Stany Zjedn. Am.	4·7	—	9·9
136/2 **Kości** (*bones*)	1·—	0·5	29·6
Argentyna	1·—	—	1·—
Francja	—	0·5	0·7
Holandja	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	—	—	27·7
137/2 a,b — **Jelita** (*casings*)	45·4	57·1	306·6
Anglja	—	—	2·5
Danja	6·9	8·2	69·7
Holandja	15·—	3·9	18·9
Niemcy	23·5	45·—	206·1
Stany Zjedn. Am.	—	—	9·4
143/1 — 3 — **Muszle** (*shells*)	2·6	3·2	19·2
Anglja	2·1	0·5	6·8
Francja	—	0·2	5·4
Niemcy	0·5	2·5	7·—
III. — Wytwory pochodzenia mineralnego (*mineral products*)	6.607·5	11·061·1	26.986·8
148, 149, 157 — 159, 162 — 165 — **Kamienie** (*stones*)	85·7	122·1	857·—
Anglja	10·4	—	10·6
Belgja	—	—	101·5
Danja	50·—	5·—	120·1
Finlandja	6·—	—	18·3
Holandja	—	1·—	34·—
Niemcy	—	—	346·5
Norwegja	—	—	48·7
Palestyna	—	0·3	0·3
Szwecja	19·3	40·7	101·9
Stany Zjedn. Am.	—	75·1	75·1
150 — **Glinki** (*clay*)	30·7	5·1	108·4
Anglja	—	5·1	22·8
Belgja	15·4	—	62·7
Holandja	—	—	5·2
Niemcy	—	—	1·—
Norwegja	—	—	1·4
Stany Zjedn. Am.	15·3	—	15·3
151/1, 2 — **Kreda** (*chalk*)	1·—	—	1·—
Danja	1·—	—	1·—

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
153/1, 2 — **Wapno** (*lime*)	1·—	—	107·9
Belgja	—	—	45·5
Hiszpanja	—	—	61·4
Holandja	1·—	—	1·—
154 — **Cement** (*cement*)	5.—	13·—	33·2
Anglja	5.—	—	20·2
Belgja	—	10·—	10·—
Stany Zjedn. Am.	—	3·—	3·—
156/1, 2 — **Talk** (*talc*)	—	88.5	145·7
Danja	—	78·9	78·9
Japonja	—	9·6	9·6
Holandja	—	—	50·—
Niemcy	—	—	7·2
169/1, 2 — **Azbest** (*asbestos*)	—	0·1	29·1
Anglja	—	0·1	0·6
Niemcy	—	—	1·—
Szwecja	—	—	27·5
170/1, 2 171/1, 2 — **Materjały szlifierskie** (*grinding materials*)	4·8	21·8	135·9
Anglja	—	2·—	9·—
Grecja	1.1	—	1·1
Holandja	—	10·—	10·—
Niemcy	—	—	87·3
Norwegja	0·5	5·5	6·4
Stany Zjedn. Am.	0·1	—	0·1
Szwecja	3·1	4·3	22·—
177/1 a — **Ruda żelazna** (*iron ores*)	365·3	4.671.—	7·366·7
Anglja	—	1·9	3·6
Norwegja	15·3	14·8	47·4
Szwecja	350·—	4·654·3	7.315·7
177/1 c — **Piryty** (*pyrites*)	5·805·2	5·525·8	16.918·4
Hiszpanja	—	3·514·8	7·477.2
Szwecja	5·805·2	2.011.—	9.441·2
177/2, 4 — 6 **Rudy różne** (*various ores*)	164·5	—	164·5
Niemcy	164·5	—	164·5
186 — 188 — **Smoła** (*goudron*)	—	1·3	1·3
Niemcy	—	1·3	1.3
197, 200 — **Oleje** (*oils*)	112·5	66·7	444·9
Anglja	48·5	36·4	138·6
Belgja	0·5	—	0·8
Danja	—	14·5	98·8
Holandja	4·3	5·8	10·5
Niemcy	—	—	60·9
Norwegja	—	2·8	13·2
Stany Zjedn. Am.	59·2	7·2	122·1
198, 199 — **Asfalt** (*asphalt*)	23·9	500·6	530·—
Anglja	—	500·6	500.6
Stany Zjedn. Am.	23·9	—	29·4
200/3 — 6 — **Smary** (*lubricating oils*)	7·9	39·6	105·5
Anglja	—	—	0·5
Belgja	6·6	1·1	9·9
Holandja	—	—	0·7
Norwegja	—	—	1·3
Stany Zjedn. Am.	1·3	38·5	93·1
200/8 a, b, c — **Wazelina** *vaseline*)	—	5·5	37·3
Belgja	—	5·1	5.1
Niemcy	—	0·4	14·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	17·7
IV. — Woski, tłuszcze oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych (*wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified*)	1.904·2	1 390.1	7 372·3
203, 204 — **Wosk** (*wax*)	9·1	12·1	62.2
Anglja	0·8	3·1	10·—
Belgja	—	—	2·1
Brazylja	—	0.1	8·3
Hiszpanja	—	0.5	0·5
Holandja	—	0·5	2·7
Indje Holenderskie wsch.	—	—	0·8
Japonja	—	3·—	3.—
Niemcy	7·4	4·9	33·—
Stany Zjedn. Am.	0·9	—	1·8
205 — 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** (*Fats andoils of vegetable origin*)	372·2	159·4	1·526·4
Anglja	99·2	0·4	134·4
Belgja	—	0·6	0·6
Ceylon	—	14·—	14·—
Danja	10·3	6·—	16·3
Francja	4·3	20·6	63·6
Hiszpanja	0.7	1·3	23·7
Holandja	239·1	71.7	974·6
Indje Holenderskie Wsch.	15·8	21·3	88·—
Nigerja	—	—	51·6
Niemcy	—	0·6	99·1
Stany Zjedn. Am.	—	1·1	3·5
Włochy	2·8	21·8	57·—
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** (*raw fats of animal origin*)	1.413·8	1·117.8	5.390·2
Anglja	210·8	179·4	767·2
Argentyna	5·1	32·4	123·7
Australja	—	—	47·5
Belgja	—	—	32·3
Danja	614·2	548·5	2.518·5
Francja	—	5.—	15·7
Holandja	459·3	183·5	994·2
Indje Holenderskie	—	3·3	3·3
Japonja	—	—	106·7
Niemcy	—	15·5	83·7
Norwegja	29·7	20·2	210.8
Stany Zjedn. Am.	—	—	18·2
Szwecja	94·7	130·—	468·4
216 — **Tran** (*cod liver oil*)	109·1	100·7	392·6
Danja	—	10·2	33·6
Holandja	92·5	—	92·5
Niemcy	16·6	62·6	166·9
Norwegja	—	17·2	76·5
Portugalja	—	—	12·4
Szwecja	—	10·7	10·7
219 — **Stearyna** (*stearine*)	—	0·1	0.9
Holandja	—	—	0·8
Niemcy	—	0·1	0·1
V. — Przetwory spożywcze, tytoń (*foodstuffs, tobacco*)	1·318·3	656.4	4.007.1
243/1, 2 — **Konserwy mięsne** (*meat preserves*)	0·2	0·9	7·3
Anglja	—	—	0·7
Belgia	—	—	4·9
Danja	—	—	0·1
Niemcy	—	—	0·3
Stany Zjedn. Am.	0.2	—	0·4
Szwecja	—	0·9	0·9
246 — **Mleko skondensowane** (*condensed milk*)	2·8	1·2	9·6
Anglja	—	—	1·4
Belgja	—	1·2	1·2
Danja	2·5	—	5·5
Estonja	0·3	—	0·3
Holandja	—	—	1·2
254, 256 — **Ryby** (**konserwy rybne**) (*fishe*)	28·7	62·5	191·9
Belgja	—	—	0·4
Danja	0·1	2·—	2·3
Francja	7·7	4·4	23·6
Hiszpanja	—	—	8·7
Holandja	0·7	0·5	2·4
Marokko	—	0·1	0·1
Niemcy	2·9	—	4·8

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Norwegja	—	3·8	19·4
Portugalja	17·3	51·7	122·2
Szwecja	—	—	2·7
Włochy	—	—	5·3
272, 273, 276 — 278 — Napoje alkoholowe prócz wina (*alcohols, wine excepted*)	7·1	11·6	33·7
Anglja	0·6	1·9	6·3
Belgja	1·1	—	2·2
Francja	4·—	7·—	16·5
Holandja	0·3	0·8	3·6
Jamajka	—	0·8	0·8
Niemcy	—	—	1·5
Szwecja	1·1	1·1	2·8
280 — 282 — Wina (*wine*)	39·1	56·3	148·7
Algier	4·7	1·7	9·2
Anglja	1·—	—	1·—
Belgja	2·4	—	3·6
Francja	15·4	45·8	78·2
Grecja	—	1·5	1·5
Hiszpanja	9·6	3·6	37·4
Holandja	—	—	1·—
Niemcy	4·9	0·1	5·2
Portugalja	—	—	0·1
Włochy	1·1	3·6	11·5
287 — Makuchy (*oil cokes*)	—	51·3	51·3
Egipt	—	51·3	51.3
291 — Mączka rybna (*fish meal*)	35·—	—	135·—
Norwegja	35·—	—	135·—
293, 294/1, 2, 3, 6 — Tytoń (*tobacco*)	1·204·6	472.4	3.427·5
Anglja	83·8	43·—	397·6
Belgja	—	10·3	36·1
Holandja	1·5	0·7	23·—
Niemcy	—	52.1	74·6
Stany Zjedn. Am.	268·1	366·3	896·1
Włochy	851·2	—	2.000·1
294/4, 5 — Papierosy (*cigarettes*)	0·8	0·2	2·1
Anglja	0·3	0·1	0·5
Bułgarja	0·4	—	0·7
Danja	—	—	0·1
Niemcy	—	—	0·5
Stany Zjedn. Am.	0·1	0·1	0·3
VI. — Przetwory chemiczne i farmaceutyczne farby (*chemicals, pharmaceutic products, paints*)	10 193 8	10.781.8	51.462.1
295/6 — Siarka (*sulphur*)	124·3	141·8	684·4
Anglja	—	—	0·6
Belgja	—	10·—	16·—
Holandja	—	—	1·9
Hiszpanja	—	—	15·—
Francja	—	—	0·7
Niemcy	1·5	—	54·8
Stany Zjedn. Am.	30·5	30·5	358·8
Włochy	92·3	101·3	236·6
295 — 491 — Przetwory chemiczne (*chemicals*)	200·—	337·1	817·7
Anglja	54·6	102·3	216·5
Australja	—	—	1·9
Belgja	10·8	73·8	118·8
Brazylja	—	—	1·2
Ceylon	—	1·2	1·2
Danja	0·5	20·7	22·6
Francja	0·6	0·6	1·2
Hiszpanja	—	—	12·—
Holandja	11·6	93·5	149·5

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Japonja	—	1·8	1·8
Niemcy	45·8	12·7	114·7
Norwegja	1·2	—	1·2
Stany Zjedn. Am.	12·9	3·3	21.4
Szwecja	—	26·6	90·8
Włochy	62·—	0·6	62·9
299/18 — Soda (*soda*)	16·4	21·8	216·6
Anglja	0·6	0·5	20·9
Belgja	—	1·1	149.—
Francja	—	0·1	0·1
Holandja	—	—	10·7
Niemcy	15·8	20·1	35·9
299/19 b — Potaż (*potash*)	5·3	—	15·9
Belgja	—	—	10·6
Holandja	5·3	—	5.3
405 — 407, 409, 412 — 418, 420 — 423 — Farby (*paints*)	6·1	20·1	111·8
Anglja	2·9	1·8	34·3
Belgja	—	—	0·9
Danja	0.1	6·1	9·8
Hiszpanja	—	—	20·3
Holandja	—	3·4	11·1
Niemcy	0.6	5·3	15·4
Norwegja	—	—	0·5
Stany Zjedn. Am.	2 5	3·5	14·7
Szwecja	—	—	4·8
408 — Sadza (*soot*)	30·8	12·9	314·9
Anglja	—	0·4	2·7
Niemcy	—	—	4.4
Stany Zjedn. Am.	30·8	12·5	307·8
424 — 428 — Garbniki (*tanning extracts*)	936·2	1·314·4	4·824.5
Afryka Bryt.	—	—	16·5
Anglja	20·3	1·9	33·1
Argentyna	454·9	575·3	2.336.5
Brazylja	322 6	—	322·6
Francja	4·1	1·3	17.7
Grecja	30·—	—	30·—
Holandja	—	60·—	178·2
Indje Holend	15·4	1·1	16·5
Niemcy	83·6	624.6	1·478·5
Paragwaj	—	—	303·8
Stany Zjedn. Am.	—	—	30.5
Turcja	—	50.2	55·3
Włochy	5·3	—	5·3
429 — 434, 436, 437, 439, 440, 450 — 454 — Artykuły kosmetyczne (*cosmetics*)	7·6	6·4	24·7
Anglja	2·3	5·9	12·9
Francja	2.9	0·5	5·7
Niemcy	—	—	0·1
Stany Zjedn. Am.	2·4	—	6·—
466, 470 — Klej i żelatyna (*glue and gelatine*)	25·4	7·6	44·2
Anglja	5.1	2·6	9·2
Belgja	0.6	5·—	13·2
Francja	2·9	—	2·9
Holandja	—	—	1·4
Niemcy	16·5	—	16·5
Stany Zjedn. Am.	0·3	—	1·—
473/3 — Fosforyty (*phosphates*)	8.263·—	8.893·9	30.869.4
Algier	1·758·—	4·420.—	6·178·—
Danja	2·134·—	—	2·134·—
Hiszpanja	—	3·5	3·5
Stany Zjedn. Am.	1·323·—	—	11.987·5
Tunis	—	4·470·4	7·518.4
Z. S. S. R.	3·048·—	—	3·048·—
477 — Żużle Thomasa (*Thomas slag*)	573.—	—	13.490·6
Belgja	573.—	—	11·690.6
Holandja	—	—	1.800·—

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
487/1, — **Celuloid** (*celluloid*)	5.7	25·8	47·4
Anglja	0·2	—	0·2
Belgja	—	—	2·6
Estonja	1·7	—	4·—
Finlandja	—	19·9	28·6
Holandja	0·5	1.4	1.9
Niemcy	3·3	4.5	10·1
VII. — Skóry, futra, wyroby skórzane (*hides, furs, leather goods*)	**2.705·3**	**3.502·3**	**13.796·2**
492 — 513 — **Skóry** (*hides and skins*)	**2.679·2**	**3.496·1**	**13.739·7**
Abisynja	—	—	14·9
Afryka Bryt.	13·3	—	25·7
Algier	—	—	4·2
Anglja	27·3	72·—	218·7
Argentyna	40·1	231·8	1·600·9
Australja	—	—	73·5
Belgja	95·9	204.4	751·—
Brazylja	367·8	297·1	1·009·5
Ceylon	—	275.9	275.9
Chile	—	13.8	13.8
Danja	6·5	18·—	190·5
Estonja	—	—	16·4
Finlandja	0·2	29·9	47·9
Francja	118·1	121·8	466·5
Grecja	—	0.1	9·1
Hiszpanja	13·3	—	13·3
Holandja	788·2	870·1	4.015·3
Indje Brytyjskie	10·—	24·9	41·1
Indje Holenderskie wsch.	44·7	135·5	323·2
Kanada	9·9	—	9·9
Kolumbja	46·9	71·4	180·3
Kuba	—	—	227·6
Litwa	—	24·—	157·1
Niemcy	1.026·6	929.1	3·416·—
Norwegja	—	0·1	10·1
Peru	—	14·3	39·2
Stany Zjedn. Am.	3.4	62·7	98·9
San Domingo	3·7	—	3·7
Szwecja	17.8	28·1	182·6
Urugwaj	40·3	71·1	297·7
Włochy	5·2	—	5·2
516 — 533 — **Futra** (*furs*)	**23·5**	**5·8**	**46·6**
Anglja	6·7	1·8	15·5
Belgja	5·6	—	5·6
Francja	3·9	—	3·9
Holandja	1·3	0.7	2·—
Stany Zjedn. Am.	6·—	3·3	19.6
534 — 559 — **Wyroby skórzane** (*leather goods*)	**2·6**	**0·4**	**9·9**
Anglja	2·2	0·4	8·6
Belgja	0·3	—	0·3
Danja	—	—	0·2
Norwegja	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	0·1	—	0·1
Szwecja	—	—	0·5
VIII. — Surowce włókiennicze i wyroby z nich (*Raw textile materials and fabrics*)	**11.726·3**	**13.184·1**	**62.567·8**
561, 562, 572, 574 — **Przędza jedwabna** (*silk yarn*)	**12·—**	**2·1**	**26·1**
Anglja	1·6	2·—	14·—
Belgja	10·4	—	12·—
Holandja	—	0.1	0.1
589/1, 2 — 592 — **Wełna** (*wool*)	**1.258·9**	**2.119·8**	**12.031·1**
Afryka Brytyjska	—	65·5	1·392·1
Anglja	406·6	802.1	3.808·7
Argentyna	51.8	252·3	1·058·6
Australja	18.8	363·—	2.575·9
Belgja	87·6	293.4	1.813·2
Brazylja	434·8	—	434·8
Danja	8·6	11.8	74·2

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Francja	1·1	2·3	20·8
Holandja	47·2	8·2	150·2
Indje Bryt	4·7	12,2	16,9
Indje Holenderskie	1·2	—	1·2
Irlandja	0·4	—	0·4
Niemcy	24·8	16·7	130·4
Nowa Zelandja	—	51.8	51,8
Stany Zjedn. Am.	171·3	134,6	305,9
Szwecja	—	105,9	105,9
Urugwaj	—	—	90·1
589/2 a,b **Szerść zwierzęca** (*animal hair*)	**0·3**	—	**8·2**
Anglja	0·3	—	5·8
Holandja	—	—	0·3
Persja	—	—	2·1
590/1 a, b — **Odpadki wełny** (*wool waste*)	**23·6**	**91·2**	**206·5**
Anglja	8·6	9·4	62·3
Australja	13·1	9.—	45·2
Argentyna	—	8.5	9·7
Belgja	1·3	7·4	20·1
Holandja	—	—	11·7
Indje Brytyjskie	0·6	—	0·6
Niemcy	—	56,1	56.1
Szwecja	—	0,8	0.8
593, 594 — **Przędza wełniana** (*wool yarn*)	**1·9**	**0·9**	**18·8**
Anglja	1·5	—	14·6
Belgja	0·4	0·9	1.3
Holandja	—	—	2·9
597 — 605, 613 — 622 — **Tkaniny** (*textile fabrics*)	**29·—**	**21·6**	**120·1**
Anglja	17·4	17·6	97·4
Belgja	0·3	0.7	3·3
Brazylja	—	0,2	0.2
Holandja	10·4	0.2	13·4
Francja	—	1.7	1.7
Niemcy	—	—	0·2
Norwegja	—	0.7	0,7
Persja	—	—	0·3
Stany Zjedn. Am.	0·2	0·2	0·5
Szwecja	0·7	0·3	1·3
Z. S. R. R.	—	—	1·1
606, 609 — **Bawełna** (*cotton*)	**8.461·1**	**9·098·6**	**41.179·4**
Afryka Wschodnia	—	—	10·2
Anglja	99·2	129·2	594·6
Belgja	393·9	280·5	1.049·5
Egipt	689·3	1·491·—	4.664·1
Indje Brytyjskie	205·9	563.2	1·977·—
Indje Holenderskie Wsch.	—	—	220.7
Meksyk	—	—	21·9
Niemcy	630·9	225·5	985·4
Peru	—	—	207·—
Stany Zjedn. Am.	4.930·7	6.409·2	29.937·8
Z. S. R. R.	1·511·2	—	1.511·2
606/1, 2 a, b — **Odpadki bawełniane** (*cotton odds*)	**133·—**	**96·2**	**480·9**
Anglja	26·8	74·6	244·3
Japonja	—	11·4	15·—
Indje Brytyjskie	—	4.8	4.8
Niemcy	8·2	5·4	25·4
Stany Zjedn. Am.	98·—	—	191·4
611, 612 — **Przędza bawełniana** (*cotton yarn*)	**117·—**	**205·7**	**506·2**
Anglja	110·7	203·8	492·7
Belgja	5.2	—	5·4
Holandja	1·1	1·9	8·1
623 — **Len i konopie** (*flax and hemp*)	**54·7**	**18·6**	**187·4**
Anglja	7·6	0·3	21·1
Belgja	10·4	9·8	65·6
Francja	5·2	—	5·2
Holandja	15·2	—	25·9
Indje Holenderskie Wsch.	16·3	3·7	64·8
Niemcy	—	4.8	4.8
624 — **Juta** (*jute*)	**879·1**	**889·8**	**4.562·3**
Anglja	2·7	45·3	301·9

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Belgja	4·2	77·7	167·8
Holandja	511·4	561·8	2·594·9
Indje Brytyjskie	225·2	160·—	1.027·1
Indje Holenderskie	89·8	—	107.8
Niemcy	45·8	45·—	362·8
625 — 626 — Sizal i inne włókna (*sisal and other fibres*)	113·9	48·8	295·—
Afryka Bryt.	—	—	3·6
Anglja	18·4	12·7	114·6
Belgja	—	1·6	2.6
Cejlon	—	—	1·—
Francja	5·5	—	5·5
Hiszpanja	—	—	1·—
Holandja	—	—	8·3
Indje Bryt.	—	—	6·1
Indje Holend.	17·2	1.—	18.2
Meksyk	8·4	—	8·4
Niemcy	—	5.8	34·6
Stany Zjedn.	63.4	27.7	91.1
646 — 648 Sznury (*ropes*)	8·4	2·7	36·5
Anglja	4.2	1·—	20·1
Belgja	—	1.6	1.6
Holandja	4·2	—	4·4
Niemcy	—	—	10·4
719 — Szmaty (*rags*)	633·4	588·1	2.909·3
Anglja	162·8	189·3	1.163·9
Belgja	9·7	—	61·5
Danja	23·4	—	89·3
Holandja	130·5	60·6	504·5
Indje Holenderskie Wsch	13·9	13·6	42·6
Francja	24·3	8·7	44·8
Finlandja	—	0.3	0.3
Niemcy	—	8·4	30·9
Norwegja	—	—	15·7
Stany Zjedn. Am.	64·6	74·5	313·6
Szwecja	204·2	232·7	642·2
IX. — Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materjałów (*rubber & rubber goods*)	**1·436·—**	**1·399.8**	**5·036·2**
720 — 724 — Kauczuk (*rubber*)	1·393·5	1·344·1	4.641·8
Afryka Bryt.	—	—	5.3
Anglja	50·6	158·3	372·2
Australja	—	—	19·9
Belgja	12·5	21.5	92·5
Brazylja	—	—	3·1
Cejlon	2·1	55·6	57·8
Egipt	0·2	—	0·2
Francja	—	2·5	3·7
Holandja	38·3	13·—	108.6
Indje Brytyjskie	14·2	128·5	174·8
Indje HolenderskieWsch.	75·8	143·5	697·8
Malakka Br.	126·9	—	232·7
Niemcy	1.072·4	821·—	2·869·6
Siam	—	—	2·8
Stany Zjedn. Am.	0·5	0·2	0·8
725 — 746 — Wyroby gumowe (*rubber goods*)	42·5	55·7	394·4
Anglja	13·1	24·2	66·4
Belgja	1·9	—	2·9
Holandja	10·4	7·3	253·3
Finlandja	—	21.4	21.4
Niemcy	—	—	0·3
Stany Zjedn. Am.	17·1	2·8	48·7
Szwecja	—	—	1·4
X. — Drewno, korek, wyroby z nich; wyroby koszykarskie (*wood, corkwood, wood products & basket wares*)	**223·5**	**125·4**	**550·1**
749 — 751, 753 — Deski i łaty (*boards and laths*)	—	—	14·5
Francja	—	—	14·5
750 — Drzewo egzotyczne (*exotic wood*)	151·7	20·6	218·6
Afryka franc.	82·9	—	82·9

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Anglja	—	1.5	1.5
Brazylja	—	—	1·2
Francja	18·9	7.8	40·8
Holandja	—	—	5.3
Hiszpanja	—	0.4	0·4
Niemcy	19·7	1·—	22·9
Stany Zjedn. Am.	30·2	9.9	57·5
Włochy	—	—	6·1
757 — 778 — Wyroby z drzewa (*wood goods*)	38·9	69·8	193.7
Anglja	2·4	0.7	8·1
Belgja	4.5	—	4·5
Estonja	—	—	52·—
Finlandja	21·9	43·5	87.2
Holandja	—	—	1·6
Litwa	—	—	1·4
Niemcy	—	4.4	4·6
Portugalja	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	10·1	21·2	32·9
Szwecja	—	—	1·2
779 — 787 — Korek, wyroby z korka (*cork wood and cork goods*)	32·9	35·—	123·3
Anglja	—	—	0·1
Algier	5·5	5.6	11·1
Hiszpanja	—	5·7	7·6
Niemcy	6.3	—	6·3
Portugalja	21·1	23·7	98·2
XI. — Papier i wyroby z niego (*paper & paper wares*)	**1·747·2**	**2·173·1**	**8·638·8**
798, 803, 809 — 8 6 — Papier i odcinki papierowe (*paper and paper weste*)	956·3	1.163·3	5·585·4
Anglja	1·5	46·—	54·—
Belgja	15·1	7·6	66·—
Danja	0·1	—	0·1
Estonja	30·1	10·2	100·1
Finlandja	873·1	1.063·9	5.275·5
Holandja	2·3	—	5·3
Niemcy	0·3	—	14·9
Stany Zjedn. Am.	—	25·2	25·5
Szwecja	33·8	10·4	44·2
794/1, 2 795 — Masa drzewna (celuloza) (*cellulose*)	759·1	979·—	2.917·—
Finlandja	370·8	372·8	1·471·5
Holandja	—	—	30·—
Szwecja	388·3	606·2	1.415·5
797 — 803 — Papa dachowa i tektura (*Posteboard and roofing cardboard*)	—	—	4·5
Finlandja	—	—	4·5
807, 808 — Fibra (*fibre*)	27·6	29·7	123·1
Belgja	10·4	12·9	52·2
Ceylon	—	15.7	15·7
Holandja	6·4	—	13·5
Meksyk	—	1.1	1.1
Niemcy	10·8	—	11·8
Stany Zjedn. Am.	—	—	28·8
836 — 847 — Książki i broszury (*books*)	4·2	1·1	8·8
Anglja	0·4	0·2	1·5
Belgja	—	—	0·1
Danja	0·1	0·1	0·5
Finlandja	—	—	0·2
Francja	—	—	0·1
Holandja	—	—	0·3
Stany Zjedn. Am.	3·7	0·8	5·5
Szwecja	—	—	0·5
Włochy	—	—	0·1
XII. — Wyroby kamieniarskie ceramiczne, szklane (*stone, ceramic & glass wares*)	**29·4**	**157·6**	**436·8**
862 — 887 — Wyroby ceramiczne (*ceramic goods*)	10·7	63·4	164·4

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Anglja	2·5	0·7	5·9
Belgja	—	36·2	36·2
Estonja	—	—	11·7
Finlandja	7·9	10·2	45·3
Niemcy	—	16·3	16·3
Norwegja	—	—	48·7
Szwecja	0·3	—	0·3
896 — 927 — **Szkło i wyroby** (*glass and glass ware*)	18·7	94·2	272·4
Anglja	0·3	0·1	0·5
Belgja	15·7	8.4	44·5
Estonja	—	19·1	112·—
Finlandja	2·2	66·5	114·8
Francja	0·2	0·1	0·3
Stany Zjedn. Am.	0·2	—	0·2
Szwecja	0.1	—	0·1
XIII. — Metale i wyroby z nich	**45 164·6**	**32.128·6**	**136.687·7**
(*metals & metal goods*)			
925, 929, 931, 978 — 981 —**Metale różne** (*various metals*)	126·5	675·2	2.145·6
Anglja	27·2	66·5	144·1
Belgja	45·3	40·7	351.8
Chiny	0·7	10·7	11·4
Francja	0·5	—	0·5
Hiszpanja	—	4·6	6·7
Holandja	—	0·6	10·9
Indje Holend.	—	—	210.4
Niemcy	—	—	2·9
Norwegja	1·1	346·5	977·3
Stany Zjedn. Am.	—	—	1·5
Szwecja	51·7	203·6	426·1
Włochy	—	2·—	2·—
927/11 — 3 — **Żelastwo (złom)** (*scrop iron*)	43·679·9	30.636·1	130.079·7
Anglja	9.266·9	9·294·3	23.757·6
Belgja	3.878·4	4·928.4	13.084·9
Danja	2.578·7	2.833·4	16.242·5
Estonja	—	—	106·6
Francja	2·612·8	4·927·9	12.189·5
Holandja	2.422·9	2.023·5	10.918·6
Irlandja	1·859.5	—	2.886·4
Kuba	—	—	5.100·3
Litwa	—	155·6	204·1
Niemcy	442·4	375·4	2.290·2
Norwegja	908·9	2.434·3	7.408·7
Portugalja	—	1.533·8	1·533·8
Stany Zjedn. Am.	19.549·4	1 254·6	33·109·—
Szwecja	160.—	874·9	1·247·5
930, 932, 935, 942, 946 — 952, 955 — 965 — **Wyroby żelazne i stalowe** (*iron ware and steel ware*)	423·9	101·6	1·042·1
Anglja	81·6	20·3	232·2
Belgja	48.9	—	264·3
Danja	0·2	0·4	0·9
Finlandja	—	0·2	8·5
Francja	0·3	—	0·3
Holandja	65·1	—	70·—
Niemcy	4·8	—	13.—
Norwegja	—	47·6	48·1
Stany Zjedn. Am.	207·3	8·4	267·1
Szwecja	15·7	24·7	137·7
966/1 — 4 — **Cyna** (*tin*)	5·4	12·6	63·5
Anglja	2·1	1·—	3·1
Chiny	—	10·5	10·5
Holandja	3·3	1·1	39·5
Indje Holenderskie	—	—	9·4
Niemcy	—	—	1·—

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
968/1 — 4 **Cynk** (*zinc*)	—	0·4	3·4
Anglja	—	0·4	0·4
Niemcy	—	—	3·—
969/1—5— **Ołow** (*lead*)	—	1·2	19·2
Anglja	—	1·2	19·2
977 — **Miedź** (*copper*)	928.9	701·5	3.334·2
Anglja	—	—	284·8
Belgja	233·9	70.6	732·6
Chile	—	188·2	188.2
Holandja	—	—	127·1
Indje Holend. Wsch.	152·8	—	356·6
Kanada	394·9	—	496·6
Niemcy	—	—	25·4
Stany Zjedn. Am.	147·3	350·9	944·7
Szwecja	—	91·8	178·2
XIV. — Maszyny aparaty, sprzęt elektrotechniczny	**196·3**	**122·9**	**1·248·3**
(*machinery, apparatus electric products*)			
1037 — 1098 — **Maszyny, aparaty oraz ich części** (*machinery apparetus and their parts*)	171·9	115·2	1·073·4
Anglja	67·1	48·—	615·5
Belgja	3.2	0·4	5·3
Danja	1.4	0.4	3·9
Finlandja	1.1	—	4·5
Francja	—	—	4·3
Hiszpanja	—	—	0·4
Holandja	0·9	—	0·9
Litwa	—	—	1·7
Niemcy	0·6	—	2·9
Norwegja	—	—	0·5
Stany Zjedn. Am.	89·9	43·8	297·9
Szwecja	7·7	22·6	88·5
Turcja	—	—	47·1
1099 — 1132 — **Materjały i przewody elektryczne** (*electrical meterial and cables*)	24·4	7·7	174·9
Anglja	3·1	2·2	95·1
Belgja	—	1·9	23·6
Danja	—	—	0·1
Finlandja	—	0·3	0·3
Holandja	—	—	12·7
Stany Zjedn. Am.	20·4	2.9	41·3
Szwecja	0·9	0·4	1·8
XV. — Środki transportowe	**56·1**	**52·1**	**198·3**
(*Means of transport*)			
1136 — 1145, 1155 — **Samochody, motocykle oraz ich części** (*motor cars motor cycles and parts*)	56·1	52·1	198·3
Anglja	—	2·9	5·7
Belgja	1·9	—	1·9
Danja	0·9	3.1	4·—
Stany Zjedn. Am.	53·3	46·1	186·7

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
XVI. — Wagi, narzędzia, instrumenty aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne (*balences, tools, instruments, apparatus of precisien, scientific apparatus, optical apparatus typewriters, musical instruments*)	10·5	8·3	78·9
1168/1 — 11 — **Aparaty fotograficzne, filmy i płyty** (*photographical apparatus films and plates*)	4·5	5·8	53·9
Anglja	—	0·4	0.4
Danja	—	0.4	0·4
Stany Zjedn. Am. ...	4·5	5·—	53·1
1169 — **Maszyny do pisania, rachowania i części** (*typewriters calculating machines and parts*) ...	6·—	2·5	25·—

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Anglja	0·7	0·1	1·8
Stany Zjedn. Am. ...	4·7	2·3	22·2
Szwecja	0·6	0·1	1·—
XVII—XX — Towary różne, oddzielnie niewymienione (*Sundry goods non specified*)	17·8	9·5	203·6
Anglja	1·4	2·6	70·6
Belgja	0·3	—	3·1
Danja	3·4	0·3	3.7
Estonja	—	0·4	0·6
Finlandja	0·1	0·1	1·5
Francja	0·1	0·8	2·2
Holandja	1·8	3·3	10·5
Litwa	1·2	—	2·3
Niemcy	—	—	42·1
Palestyna	—	0·5	2·6
Stany Zjedn. Am. ...	—	1·—	49·8
Szwecja	8·1	0·5	12·2
Włochy	1·3	—	1·4
Norwegja	0·1	—	0·4
Hiszpanja	—	—	0·6

B. Wywóz (*exports*)

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Cały wywóz . .	526.480·5	506.311·1	2.380.901·3
I. — Wytwory pochodzenia roślinnego (*agricultural products*)	993·5	2.392·5	6.709·6
9 — **Groch** (*pease*)	—	2.—	55·2
Anglja	—	—	34·3
Litwa	—	2·—	2.—
Stany Zjedn. Am. ...	—	—	18·9
17, 23, 25 — **Nasiona** (*seeds various*)	1·—	0.4	436·—
Anglja	0·1	0·2	0·3
Belgja	—	—	35·—
Danja	—	—	0·2
Estonja	—	0·2	0·2
Hiszpanja	—	—	247·—
Holandja	—	—	1·7
Irlandja	—	—	0·2
Litwa	—	—	10·—
Niemcy	0·9	—	27·—
Portugalja	—	—	60·—
Stany Zjedn. Am. ...	—	—	35·4
Tangęr	—	—	19·—
27/1 — 3 — **Mąka** (*flour*) .	70·8	3·1	124·6
Anglja	—	—	30·5
Grecja	—	3.—	3·—
Palestyna	10·—	—	30·—
Stany Zjedn. Am. ...	60·8	—	61·—
Szwecja	—	0·1	0·1
27 — **Mąka pastewna** .. (*Feeding meal*)	310·—	750·2	1.218·4
Finlandja	310·—	335·—	778·2
Norwegja	—	415.2	440·2
28/1 — 5 — **Kasza** (*grits*) .	—	—	15·9
Anglja	—	—	12·5

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Argentyna	—	—	3·—
Hiszpanja	—	—	0·4
30 — **Ryż wyłuszczony** (*husked rice*)	7·5	158·1	755·6
Anglja	—	—	589·8
Danja	—	8·—	8·—
Finlandja	7·5	—	7·5
Łotwa	—	—	0·2
Niemcy	—	150·1	150·1
31 — **Krochmal** (*starch*) .	15·—	—	18·8
Anglja	—	—	1·3
Stany Zjedn. Am. ...	15·—	—	17·5
32 — **Mąka ryżowa** (*rice flour*)	300·1	335·2	1.156·3
Belgja	—	—	0·9
Norwegja	300·1	335·2	1.155·4
35 — **Słód** (*malt*)	152·6	—	641·8
Stany Zjedn. Am. ...	152·6	—	641·8
36/1—2 **Ziemniaki** (*potatoes*)	15·—	730·5	745·5
Belgja	—	730.3	730·3
Norwegja	—	0·2	0·2
Stany Zjedn. Am. ...	15·—	—	15·—
40 — 50 — **Warzywa** (*vegetables*)	84·9	240·3	718·3
Afryka Bryt.	—	0·3	0·3
Anglja	81·5	59·—	245·—
Argentyna	—	—	0·4
Belgja	—	—	2·5
Finlandja	—	53·5	53·5
Francja	—	2·2	2·2
Holandja	—	1·—	1·2
Norwegja	—	37·7	55·2
Stany Zjedn. Am. ...	3·4	86·6	328·—
Szwecja	—	—	30·—
51 — **Chmiel** (*hop*) ...	15·—	24·8	149·2
Anglja	8·3	0·5	36·3
Argentyna	6·7	3·1	9·8
Brazylja	—	4·6	15·4
Belgja	—	—	2·1

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Irlandja	—	—	31·4
Holandja	—	16·6	47·9
Stany Zjedn. Am.	—	—	6·3
52 — **Grzyby suszone** (*dried mushrooms*)	1·2	3·3	37·1
Anglja	—	—	0·2
Argentyna	—	1·8	1·8
Stany Zjedn. Am.	1·2	1.5	35·1
53 — 58 — 60 — 64 — **Owoce świeże** (*fresh fruit*)	1·8	105·2	299·6
Danja	0·5	0·4	34·4
Holandja	—	92·1	110·—
Niemcy	1·3	12.7	148.2
Norwegja	—	—	7·—
59 — 61 — 63 — 66 — **Owoce suszone** (*dried fruit*)	11·3	0·1	91·1
Danja	—	—	1·1
Holandja	—	0.1	0·1
Niemcy	11·3	—	11·3
Szwecja	—	—	0·5
W. M. Gdańsk	—	—	77·3
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·8
67 — 68 — **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	7·1	3·5	16·8
Afryka Bryt.	—	—	0.1
Anglja	0·5	—	0·5
Chiny	—	—	0·6
Danja	—	—	1·6
Grecja	—	0·1	0·1
Palestyna	—	0.2	0·2
Szwecja	—	2·5	4·7
Stany Zjedn. Am.	2·3	0·7	4·7
W. M. Gdańsk	4·3	—	4·3
69 — 72 — **Orzechy i migdały** (*nuts & almonds*)	0·2	—	10·2
Chiny	0·2	—	0·2
Włochy	—	—	10·—
76 — **Kawa** (*coffee*)	—	0·6	10.3
Belgja	—	—	0·6
Danja	—	—	1·4
Holandja	—	—	2·5
Szwecja	—	—	3·8
W. M. Gdańsk	—	0·6	0·6
Tunis	—	—	1·4
78 — **Herbata** (*tea*)	—	0·5	0·5
Anglja	—	0·5	0·5
Danja	—	—	—
80 — **Kakao** (*cocoa*)	—	34·—	38·1
Holandja	—	—	—
Niemcy	—	34·—	34·—
Rumunja	—	—	—
Szwecja	—	—	4·1
81, 82 — **Korzenie** (*spices*)	—	—	—
Belgja	—	—	—
Palestyna	—	—	—
95, 97 — **Żywica** (*resin*)	—	—	146·—
Holandja	—	—	0·5
Łotwa	—	—	—
Niemcy	—	—	145·5
103/1 — 3 — **Wiklina** (*osier*)	—	0·7	24·3
Danja	—	—	23·6
Finlandja	—	—	—
Grecja	—	—	—
Palestyna	—	0·7	0.7
Szwecja	—	—	—

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
II. — Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego (*live animals & animal products*)	5.567·4	4.867·6	19.104·8
116/3 — **Sledzie świeże i mrożone** (*herrings fresh and froren*)	—	186·1	186·1
Anglja	—	186,1	186·1
117/12 — **Śledzie solone** (*herrings salted*)	—	4·8	44·2
Estonja	—	—	7·—
Palestyna	—	—	5·1
Stany Zjedn. Am.	—	—	0.5
Finlandja	—	—	12·6
Niemcy	—	—	14.2
Norwegja	—	4.8	4·8
121/3 a — **Bekony** (*bacon*)	2.285·9	2.139·—	11.282·6
Anglja	2.285·8	2.138·7	11·282·3
Niemcy	—	0·3	0·3
121/2 b — **Ptactwo bite (drób)** (*poultry*)	102·—	89·8	501·3
Anglja	102·—	89·8	501·3
125 — **Jaja** (*eggs*)	3·032·—	2·402.3	6·820.3
Anglja	3·021.4	2·021.5	6.305·6
Belgja	10·6	—	10.6
Hiszpanja	—	349·3	460·6
Holandja	—	31·5	31.5
Niemcy	—	—	12·—
127 — **Masło** (*butter*)	120.6	0·2	120.8
Anglja	120·6	—	120·6
Palestyna	—	0·2	0·2
128/1 — 4 — **Sery** (*cheese*)	0·4	3.1	7·1
Anglja	0·3	—	0·3
Palestyna	—	—	0·8
Stany Zjedn. Am.	0·1	2.4	5·3
W. M. Gdańsk	—	0·7	0·7
129/1—5 **Kazeina** (*caseine*)	10·—	20·—	30·—
Niemcy	—	20.—	20·—
Łotwa	10·—	—	10·—
131/1 — 3 — **Puch i pierze** (*feathers and down*)	9·1	2·3	33·9
Anglja	1·7	0·3	3·2
Norwegja	5·6	—	10·5
Palestyna	—	0·1	0.1
Stany Zjedn. Am.	1·8	1·9	9·8
Szwecja	—	—	10·3
134/1 — 3 — **Szczecina** (*bristle*)	7·4	4·5	29·1
Anglja	7·4	4·3	25·6
Belgja	—	—	2·6
Egipt	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·2
Szwecja	—	0·2	0,4
Syrja	—	—	0·1
137/2 a, b — **Jelita** (*casings*)	—	15·5	49·4
Belgja		0·2	0·2
Danja	—	7·2	15.4
Francja	—	—	3·7
Niemcy	—	7.5	27·1
Stany Zjedn. Am.	—	—	1·3
Szwecja	—	0·6	1.7
III. — Wytwory pochodzenia mineralnego (*mineral products*)	453.779·6	462.965·8	2.153·246·4
148 — **Kamienie** (*stones*)	0·3	—	4·6
Egipt	—	—	—
Litwa	0·3	—	0·3
Norwegja	—	—	0·3
Szwecja	—	—	—
W. M. Gdańsk	—	—	4·—

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
151/1 — 2 — **Kreda** (*chalk*)	—	—	—
Bułgarja	—	—	—
152/2 — 4 — **Gips** (*plaster of Paris*)	—	0·5	48·3
Anglja	—	0·5	0·5
Szwecja	—	—	47·8
153/1—2 **Wapno** (*lime*) .	—	15·—	15·—
Palestyna	—	15.—	15·—
154 — **Cement** (*cement*) .	25·5	45·2	1.302·9
Norwegja	25·5	45·2	72·7
Palestyna	—	—	1·230·2
169/1—2—**Azbest** (*asbestos*)	0.8	0·2	3·8
Estonja	—	—	—
Szwecja	0·8	0·2	3·6
Francja	—	—	0.2
174/1 — 2 — **Sól kuchenna** (*Edible salt*)	267·4	11·2	968·6
Danja	—	—	550·—
Estonja	—	—	—
Finlandja	267·4	11·2	418·6
177/1 a — **Ruda żelazna** (*iron ore*)	177·8	152·4	941·1
Belgja	—	—	436·9
Finlandja	—	—	1·3
Niemcy	—	—	—
Stany Zjedn. Am. ...	177·8	152.4	482·6
Szwecja	—	—	20·3
177/2 — **Ruda manganowa** (*manganese*)	664·5	97·2	4.091·7
Belgja	664.5	21·—	3.635·5
Holandja	—	76·2	254·—
Stany Zjedn. Am.	—	—	202·2
180/1 — 2 — **Węgiel kamienny** (*coal*)	428.977·8	440·927·7	2.021.804·—
Afryka Francuska	—	—	2.030·—
Algier	—	17·999·—	51·288·5
Anglja	—	—	1·250·—
Argentyna	—	—	14.488·—
Belgja	28.932·—	74·878·—	212.744·5
Brazylja	2.000·—	—	2·917·8
Danja	4·484·—	17·007·—	72.406·—
Egipt	—	—	17.640·—
Estonja	755·—	—	2.425·—
Finlandja	12.147·5	3·350·—	36.153·5
Francja	13·575.—	13·840·—	55.015·—
Gibraltar	—	—	—
Grecja	12.900·3	3·295·—	46.420·3
Holandja	44.162·5	21.929·—	143·251.3
Indje Bryt.	—	—	—
Irlandja	46.462·8	48·378·2	280.492·—
Islandja	2.950·—	—	2·950·—
Jugosławja	—	6·910.—	11·690.—
Kanada...	—	—	—
Łotwa	1.000·—	—	3.840·—
Malakka Br.	—	—	5.350·—
Niemcy	2·660·—	—	3·280·—
Norwegja	23.839·1	20·480·—	94.105·1
Portugalja	—	2.000·—	2.000·—
Rumunja	—	11·885·—	11·885·—
Szwecja	156.150·6	138·547·5	689·474·6
Włochy...	76.959·—	60·429·—	258.707·4
180/1 — 2 — **Węgiel bunkrowy** (*bunker coal*) ...	14.259·2	14.444.4	77·516·7
82 — **Koks** (*coke*)... ...	9.091·—	7·265·—	45·546·—
Finlandja	—	—	300·—
Francja	—	—	320·—
Grecja	1.160·—	2.665·—	9·092·—
Holandja	300·—	—	2.400·—
Irlandja	—	—	50·—
Islandja	100·—	—	100 —
Jugosławja	—	500·—	1000·—
Łotwa	—	—	200·—
Norwegja	280—	200·—	1·130·—
Szwecja	4.969·—	3.150·—	20.502·—
Włochy...	2·282·—	750·—	10.452·—
191/1 — 2 **Naftalin** (*naphtaline*)..	308 5	—	965·6
Palestyna	10·1	—	10·1
Stany Zjedn. Am.. ...	298·4	—	955·5
197 — 200 — **Oleje** (*oils*) .	6·8	7·—	38·1
Anglja	—	—	7·7
Finlandja	—	—	1·5
Łotwa	—	7·—	7·—
Niemcy	—	—	2·7
Norwegja	—	—	12·4
Palestyna	6.8	—	6·8
200/3 — **Materjały pędne** (*gas oils*)	—	—	—
Kanada	—	—	—
IV.—Wosk i tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz osobno wymienionych (*wax, fats and oils of vegetable origin*)	**3·3**	**14·9**	**91·9**
205 — 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** (*vegetable and fats oils*)	0·5	—	2·7
Anglja	—	—	2·2
Holandja	0·5	—	0.5
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** (*raw fats of animal origin*)	2·8	14·9	89·2
Anglja	—	—	0·4
Belgja	—	—	—
Danja	—	0·1	16·5
Holandja	1·9	—	17·2
Niemcy	0·9	14·8	18·5
Norwegja	—	—	36·6
V. — Przetwory spożywcze — tytoń (*foodstuffs, tobacco*)	**21.502·4**	**9.226·9**	**57.143·1**
242 — **Wędliny (szynki)** (*hams*)	268·1	190.4	1.163·5
Anglja	248·4	179·7	1.108·3
Belgja	—	—	3·3
Francja	—	0·2	0·2
Grecja	—	—	0·3
Hiszpanja	3·4	—	3·4
Holandja	0·2	—	0·5
Luxemburg	—	—	0.1
Marokko	—	—	0·4
Meksyk	—	0.5	3 —
Niemcy	0·1	—	0·3
Norwegja	—	—	0·5
Stany Zjedn. Am. ...	16·—	10·—	42·6
Tunis	—	—	0·6
243/1 — 2 — **Konserwy mięsne** (*Mea tpreserves*)	160·7	207.4	777·8

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Afryka Bryt.	—	—	0·1
Anglja	159·7	200·5	734·9
Egipt	—	1.9	1·9
Francja	—	—	0·4
Grecja	—	4.5	4·5
Indje Bryt.	—	0·1	0·3
Niemcy	1·—	—	1·—
Palestyna	—	0·4	3·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	31·2
254 — 256 — **Ryby** (*fish*)	**10·4**	**0·8**	**25·4**
Anglja	—	—	1·—
Holandja	2·5	—	3·9
Palestyna	0·8	0·8	3·6
Stany Zjedn. Am.	7·1	—	16·9
259 — 260 — **Cukier** (*sugar*)	**17.740·6**	**4.639·4**	**34 247·5**
Anglja	3,472·1	—	3,472·1
Argentyna	—	—	1.514·—
Belgja	—	—	50.5
Danja	50·4	—	50·4
Estonja	960·6	554·4	2·170·5
Finlandja	4·631·3		4.732·3
Francja	—	—	4·101·8
Holandja	1.262·5	3.586·4	8.861·—
Indje Brytyjskie	7.056·—	—	7.056·—
Malta	50·8	—	305·8
Norwegja	241·8	145·8	1.165·8
Niemcy	—	—	95·7
Syrja	—	—	100·8
Stany Zjedn. Am.	15.1	—	16·4
Włochy	—	352·8	554.4
272 — 273, 276, 278 — **Napoje alkoholowe prócz wina** (*alcoholic, liquors, wine excepted*)	**104·1**	**1·9**	**129·5**
Anglja	1.5	1·—	6·9
Argentyna	—	—	—
Estonja	—	—	0·1
Francja	—	—	0·9
Holandja	0·3	—	0·7
Hiszpania	—	—	0·2
Niemcy	—	—	—
Palestyna	—	—	0 4
Stany Zjedn. Am.	101·9	0·9	119·7
Szwecja	0·2	—	0·4
Z. S. R. R.	0·2	—	0·2
274 — **Spirytus** (*spirit*)	**1·5**	**97·1**	**102·—**
Anglja	—	—	—
Grecja	1·5	—	1·5
Holandja	—	97.1	97.1
Stany Zjedn. Am.	—	—	3·4
280 — 282 — **Wino** (*wine*)	**0·5**	**10.6**	**11.1**
Anglja	—	—	—
Holandja	—	10.6	10·6
Stany Zjedn. Am.	0·5	—	0·5
287 — **Makuchy** (*oil cake*)	**3.216·5**	**4.057·8**	**11.930·3**
Belgja	685·—	580·—	3.983·—
Danja	1.909·1	2·219·8	4,779.9
Finlandja	—	—	150·—
Holandja	—	—	1.137·—
Norwegja	225.1	—	225·1
Szwecja	397·3	1·258·—	1.655.3
289 — **Melasa** (*molasses*)	—	—	**8.730·—**
Stany Zjedn. Am.	—	—	8.730·—
293, 294/1, 2, 3, 6 — **Tytoń** (*tobacco*)	—	**21·5**	**26·6**
Łotwa	—	—	—
Belgja	—	21·5	21.5
W. M. Gdańsk	—	—	5·1
VI. — Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby (*chemicals, pharmaceutic products, paints*)	**2 008·3**	**4.047·4**	**14.143·4**
295/6 — **Siarka** (*sulphur*)	—	—	**0·6**
Finlandja	—	—	—
Litwa	—	—	—
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·6

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
295 — 491 — **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	**96·5**	**62·9**	**225·7**
Anglja	0·1	0·1	2·4
Argentyna	0·1	—	0·1
Belgja	2.5	—	8·2
Brazylja	0·1	2·8	2·9
Chiny	1·1	—	12·7
Egipt	0·1	—	0·8
Finlandja	22.2	—	28.3
Hiszpanja	—	9·4	11·7
Holandja	—	19·7	28·3
Litwa	—	—	—
Meksyk	21·5	—	21·5
Niemcy	6·5	10·—	19·7
Palestyna	—	2.8	7·6
Persja	6.7	—	6·7
Rumunja	—	4·5	4·5
Stany Zjedn. Am.	35·6	13·6	65·3
Szwecja	—	—	5.—
299/18 — **Soda** (*soda*)	**807·—**	**480·9**	**2.767·2**
Estonja	219·1	202.—	522·1
Finlandja	587·9	263·7	1,703·2
Łotwa	—	15·2	539·4
Niemcy	—	—	2·5
299/6 — **Bisulfat sodu**	**303·—**	—	**303·—**
Szwecja	303·—	—	303·—
300/2 — **Salmiak** (*salmiac*)	**37·3**	—	**157·1**
Anglja	21·1	—	52·5
Belgja	—	—	28·—
Finlandja	2·3	—	3·1
Egipt	—	—	1·1
Grecja	—	—	0·6
Holandja	0·2	—	2·2
Indje Brytyjskie	11.4	—	23·2
Niemcy	2·3	—	16·9
Stany Zjedn. Am.	—	—	29·5
303/4 — **Węglik wapnia (karbid)** (*carbid*)	**108.—**	**53·5**	**375·9**
Anglja	108·—	—	108·—
Belgja	—	53·5	214·4
Holandja	—	—	53·5
411/1, 415 — **Farby ołowiane** (*lead dyes*)	—	—	**14·3**
Danja	—	—	2·3
Holandja	—	—	—
Niemcy	—	—	0·3
Palestyna	—	—	1·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	9·3
W. M. Gdańsk	—	—	0·9
411/2 — **Biel cynkowa** (*zinc white*)	**244·2**	**272·—**	**1.023·1**
Argentyna	15·3	43.6	58·9
Brazylja	69·3	141·4	377·9
Belgja	—	6·4	6·4
Chiny	—	—	37·3
Danja	12·8	—	35·4
Egipt	—	—	—
Estonja	10·3	10.9	28·5
Finlandja	41·5	19·1	95·9
Grecja	—	—	8·7
Holandja	11·2	12·2	74·3
Litwa	—	—	—
Norwegja	49·2	12·8	119·6
Niemcy	12·9	1·6	14·5
Palestyna	3·2	0·6	7·2
Stany Zjedn.	—	13·5	20·5
Szwecja	18·5	1·4	129·5
Turcja	—	—	—
Włochy	—	8·5	8·5
424, 425, 426, 427 — **Garbniki** (*tanning extracts*)	**50·—**	—	**139·—**
Danja	—	—	10·2
Finlandja	—	—	3·3
Litwa	20·—	—	60·—
Łotwa	30·—	—	30·—
Niemcy	—	—	33·7
Szwecja	—	—	1·8
429—454 — **Artykuły kosmetyczne** (*cosmetic*)	—	**0·2**	**3·9**

Errata: nr. 5, str. 27, Spirytus — jest Anglja — 97·1 wykreślić — 97·1, winno być Holandja — 97·1
„ „ „ „ artykuły kosmetyczne — jest 3·7, winno być 3·9

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Holandja	—	0·2	0·2
Palestyna	—	—	3·7
466, 470 — Klej i żelatyna (*glue and gelatine*)	4·—	7·5	37·—
Afryka Bryt.	1·1	—	1·1
Anglja	2·9	2·1	5·—
Indje Brytyjskie	—	—	1·1
Palestyna	—	5·2	11·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	15·3
Szwecja	—	—	2·8
Włochy	—	0·2	0·2
476 — Mączka kostna (*bone-meal*)	—	—	—
Szwecja	—	—	—
479 — Sól potasowa (*potassium salts*)	30·8	—	30·8
Anglja	27·3	—	27·3
Niemcy	3·5	—	3·5
480 — Saletra (*salpetre*)	327·5	21·6	1.649·7
Finlandja	319·1	21·6	1.641·3
Niemcy	6·1	—	6.1
Szwecja	2·3	—	2·3
481, 482, 483, 485 — Nawozy azotowe (*nitrates*)	—	3.148·8	7.416·1
Finlandja	—	100.8	100.8
Hiszpanja	—	3.048·—	7·315.3
VII. — Skóry, futra, wyroby skórzane (*hides furs, leather goods*)	**109·1**	**23·2**	**296·9**
492 — 513 — Skóry (*skins and hides*)	87·1	19·4	176·7
Anglja	10·1	0·6	12·5
Belgja	—	4·—	6·1
Estonja	—	—	—
Finlandja	0·3	—	11.4
Grecja	—	—	5·4
Holandja	37·9	8·5	56·2
Kolumbja	—	—	0·2
Litwa	1·5	—	1·5
Niemcy	10·7	—	35·—
Palestyna	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	19·6	6·3	41·2
Turcja	7·—	—	7.—
516 — 533 — Futra (*furs*)	12·4	3·6	109·3
Anglja	10·3	3·3	25·7
Belgja	—	—	2·—
Stany Zjedn. Am.	2·1	0·3	81·6
534 — 559 — Wyroby Skórzane (*leather goods*)	9·6	0·2	10·9
Anglja	0·1	0·1	1·3
Niemcy	—	—	—
Stany Zjedn. Am.	9·5	0·1	9·6
VIII. — Surowce włókiennicze i wyroby z nich (*raw textile materials and fabrics*)	**668·7**	**388·6**	**2 568·1**
561, 562, 572, 574 — Przędza jedwabiu (*silk yarn*)	2·5	26·9	85·8
Anglja	—	0·3	0·6
Argentyna	—	—	2·—
Chiny	—	7·1	25.1
Danja	—	0·2	0.2
Egipt	—	15·6	31·3
Estonja	0·2	—	0·5
Finlandja	0·5	0.1	1·4
Niemcy	—	—	16·2
Norwegja	0·8	0·7	2·7
Szwecja	1·—	2·9	5·8
563 — 570, 597 — 605, 613 — 622 — Tkaniny (*textiles*)	484·8	287·2	1 526·4
Afryka Br.	2·9	5·—	27·—
Afryka Franc.	1·4	—	1·4

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Afryka Hiszp.	—	—	0·6
Anglja	211·3	148·9	647·9
Angola	0·1	—	0·1
Algier	2·4	4·3	6·7
Argentyna	—	4·9	15·4
Belgja	5·2	0·9	13·4
Brazylja	2·6	0·1	6·6
Chiny	73·8	17·3	107·9
Danja	0.5	0·7	4·—
Egipt	—	0·9	2·5
Estonja	—	—	1·5
Finlandja	14·2	2·—	19·2
Francja	—	—	1·5
Grecja	0·5	0·3	5·9
Holandja	36·4	22.—	167·—
Indje Brytyjskie	—	—	18·5
Indje Holenderskie	—	—	5·—
Irak	—	—	4·4
Irlandja	7·8	11·—	47·9
Japonja	—	—	2·9
Kanada	8·9	—	9·8
Łotwa	—	0·5	0·5
Mandżurja	19·1	13·2	89·5
Marokko	1·8	—	22·8
Niemcy	28·—	10·2	80·6
Norwegja	0·6	0·9	2·8
Palestyna	8·4	2·3	33·2
Persja	3·—	0·1	8·8
Portugalja	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	46·5	39·4	148·8
Szwecja	0·1	0·1	1·3
Syrja	9·3	2·2	19·7
Tanger	—	—	0·9
Tunis	—	—	0·2
589/1, 2, 592 — Wełna (*wool*)	8·6	5·1	19·1
Anglja	2·5	1·6	5·9
Australja	—	1·8	1.8
Belgja	1·4	1.—	2·7
Danja	—	0·3	0.3
Holandja	—	—	1·3
Francja	—	0.4	0.4
Niemcy	4·—	—	5·4
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·6
W. M. Gdańsk	0·7	—	0·7
593, 594 — Przędza wełniana (*wool yarn*)	2·9	0·4	5·8
Finlandja	0·4	—	0·5
Holandja	0·2	0·4	3·—
Niemcy	2·3	—	2·3
606—609—Bawełna (*cotton*)	41·6	8·2	304·4
Anglja	2·2	0·2	17·1
Belgja	0·3	—	0·3
Estonja	10·3	—	199·8
Finlandja	—	—	0·8
Francja	0·2	—	0.2
Holandja	—	0.2	0·2
Irlandja	—	—	2·3
Łotwa	—	—	40·5
Niemcy	—	0·7	4·6
Palestyna	0.7	—	0·7
Persja	—	—	2·4
Szwecja	24·8	7·1	32·4
W. M. Gdańsk	3·1	—	3·1
611 — 612 — Przędza bawełniana (*cotton yarn*)	17·8	34·9	284·6
Anglja	2·1	3·1	19·—
Egipt	—	—	15·5
Finlandja	—	—	1·8
Holandja	—	0·4	2·6
Litwa	6·2	23·6	222·5
Niemcy	—	0.5	0·5
Norwegja	—	0·4	0·4
Palestyna	—	0·2	2·9
Syrja	—	—	2·9
Szwecja	—	—	0·3
W· M· Gdańsk	9·5	6.7	16·2
623 — Konopie (*hemp*)	49·2	23·4	170·2
Anglja	—	—	—
Niemcy	—	—	0·1
Stany Zjedn. Am.	48·4	23·4	169·3
W. M. Gdańsk	0·8	—	0·8

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
623/2 — Pakuły (*hards*)	58·3	—	157·1
Belgja	58·3	—	137·9
Holandja	—	—	19·2
Stany Zjedn. Am.	—	—	—
646 — 648 — Sznury (*ropes*)	—	—	5·2
Danja	—	—	0·1
Holandja	—	—	—
Litwa	—	—	2·3
Palestyna	—	—	2·8
719 — Szmaty (*rags*)	3·—	2·5	9·5
Anglja	0·6	0·5	2·—
Grecja	1·5	—	1·5
Holandja	—	—	0·4
Indje Brytyjskie	0·9	—	0·9
Niemcy	—	2·—	4·7
Stany Zjedn. Am.	—	—	—
IX. — Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materjałów (*rubber its substitutes and rubber goods*)	**90·6**	**25·—**	**301·3**
725 — 746 — Wyroby Gumowe (*rubber goods*)	90·6	25·—	301·3
Anglja	—	—	1·6
Albanja	—	0·3	0·3
Belgja	27·1	20·3	124·4
Chiny	—	—	0·9
Danja	1·4	—	2·2
Grecja	5·8	—	5·8
Holandja	1·4	—	91·9
Kol. włoskie	—	0·6	0·6
Litwa	—	1·—	1·—
Łotwa	1·9	2·—	4·8
Niemcy	0·5	0.8	5·1
Norwegja	0·5	—	0·9
Palestyna	4·1	—	4·1
Sudan	—	—	0·4
Stany Zjedn. Am.	14·3	—	20·1
Szwecja	—	—	0·5
Turcja	21·4	—	21·4
Urugwaj	—	—	3·1
W. M. Gdańsk	12·2	—	12·2
X. — Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie (*wood, corkwood, wood and cork goods, & basket — ware*)	**30.751·7**	**15.993.3**	**83.111·4**
747/3, 4 — Kopalniaki i Słupy telegraficzne (*mining timber & telegraph poles*)	450·—	79.7	4.254·1
Afryka Brytjska	450·—	—	450·—
Anglja	—	79·7	3.804·1
Egipt	—	—	—
749, 750, 751 — Deski i łaty (*boards & laths*)	28.968·5	14.604·3	73.070·6
Afryka Brytyjska	—	15·5	61·6
Anglja	27.912·8	12.197·8	68.526·—
Argentyna	—	16·1	16·1
Belgja	572·2	799·7	1.371·9
Grecja	—	—	—
Holandja	—	—	188·2
Indje Brytyjskie	—	—	9·7
Irlandja	—	738·2	738·2
Marokko	—	—	—
Niemcy	7·4	—	9·6
Palestyna	42·6	298·9	371.7
Stany Zjedn. Am.	433·5	538·1	1·777·6
757 — 778 — Wyroby z drzewa (*wood goods*)	431·—	542.7	1·691·9
Anglja	49·2	5·8	74·1
Belgja	0·5	8.7	9·2
Chiny	48·5	40·5	114·5
Danja	1·3	—	3·1
Egipt	1·4	—	4·5
Grecja	0·1	—	0·1
Holandja	178·4	420·8	1.024·9
Indje Brytyjskie	51·4	—	66·8
Japonja	41·6	—	111·4

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Kolonje Portugalskie	—	31·—	31·—
Malakka Br.	—	—	8·9
Niemcy	32·3	1·1	72·9
Palestyna	26·1	6·—	50·4
Stany Zjedn. Am.	0·2	28·8	119.9
Syrja	—	—	0·2
757/3 — Klepki (*staves*)	140·6	96·2	360.6
Anglja	44·9	—	44·9
Estonja	95·7	56·3	267·9
Grecja	—	—	7·9
Egipt	—	31·7	31·7
Norwegja	—	8·—	8·—
Stany Zjedn. Am.	—	0·2	0·2
772/1, 2, 773—Dykty i forniery (*plywoods & veneers*)	525·5	464.3	2·733·3
Afryka Bryt.	31·—	15·3	130·3
Algier	15·4	—	22·8
Anglja	19.—	1·1	92·6
Argentyna	—	—	144·1
Belgja	152·—	74·2	306·2
Birma	—	—	1·4
Danja	—	50·2	114·5
Egipt	—	15·3	141·3
Estonja	—	—	0·2
Francja	—	—	36·8
Grecja	—	—	160·4
Hiszpanja	—	—	—
Holandja	—	85·4	318.—
Indje Brytyjskie	78·4	62·1	331·7
Irlandja	107·3	—	22·4
Kolonj. Hiszpańskie	—	—	7·5
Kolonje Portugalskie	—	3·7	8.3
Łotwa	0·4	—	0·4
Malta	1·5	—	1·5
Malakka Br.	—	—	0·5
Marokko	—	—	41·1
Meksyk	48·4	80·6	256·2
Mozambik	19·5	—	19·5
Niemcy	23·7	74·5	264·—
Palestyna	—	—	259·7
Persja	6·3	—	6·3
Peru	4·7	—	4·7
Siam	—	—	3·6
Stany Zjedn. Am.	—	—	5·1
Syrja	17·9	—	23·9
Tunis	—	—	4·5
Włochy	—	1·9	3·8
776 — Meble gięte (*bent-wood furniture*)	206·7	136·9	848·1
Anglja	22·6	26·2	111·6
Afryka Br.	4·8	2·8	12·4
Argentyna	—	—	8·1
Belgja	—	0·1	0·2
Birma	—	—	0·2
Ceylon	—	—	1·2
Egipt	17·1	15·3	56·7
Francja	—	8·8	15·8
Gibraltar	—	—	0·2
Haiti	—	1·3	1·3
Holandja	14·2	26·8	109.1
Indje Brytyjskie	13·1	3·1	32·1
Irak	—	—	2·1
Indje Holend. Wsch.	—	—	4·3
Irlandja	—	—	2·7
Kanada	7·9	—	7·9
Kolonje Portugalskie	—	2·2	2·4
Kolumbja	—	—	6·5
Łotwa	0·6	—	0·6
Mauritius	—	—	0·7
Malakka Br.	—	—	7·5
Malta	—	2·7	14·2
Meksyk	—	0·3	4·2
Mozambik	4·3	—	4·3
Niemcy	8·—	1·—	22·5
Palestyna	11·2	0·9	56·4
Panama	—	—	4·6
Persja	—	—	0·6
Portugalja	—	—	1·9
Stany Zjedn. Am.	99·8	44·—	335·2
Sudan	—	—	3·7
Syrja	3·—	1·2	11·6
Tunis	0·1	0·2	1·4
Trynidad	—	—	3·9

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
789 — 791 — **Wyroby koszykarskie** (*basket ware*)	29·4	69·2	152·8
Anglja	13·8	0·5	23·7
Litwa	—	—	8.3
Niemcy	—	2·2	2·2
Palestyna	—	—	0·4
Stany Zjedn. Am. ...	15·6	66·5	117·2
Szwecja	—	—	1·—
XI. — Papier i wyroby z niego (*paper & paper wares*)	**2.712·8**	**1.521·2**	**9.793·6**
792, 803, 809 — 826 — **Papier i obcinki papierowe** (*paper and paper waste*)	1,189·—	1.129·6	6.125·2
Anglja	133·3	27·2	416·9
Belgja	—	10·6	71·3
Ceylon	—	—	3·4
Cypr	—	—	3·2
Egipt	545·4	538·4	2,552·7
Finlandja	6·—	—	6·—
Grecja	—	198·9	475·—
Holandja	56·1	72·3	745·4
Łotwa	—	4·9	15·8
Meksyk	—	—	7.1
Niemcy	1·2	3·—	6·7
Palestyna	87·2	92·1	690·7
Stany Zjedn. Am. ...	7·9	8·2	41 —
Syrja	75·3	20·2	225·6
Szwecja	—	—	4·8
Turcja	276·6	153·8	858·8
W. M. Gdańsk	—	—	0·8
794/1, 2, 795 — **Celuloza** (*cellulose*)	1.150·3	227·2	2.498·6
Egipt	—	—	—
Grecja	—	5·2	5·2
Japonja	—	—	0·4
Niemcy	90·—	—	585·—
Palestyna	2·5	2·5	7·6
Stany Zjedn. Am. ...	1,057·8	219·5	1,900·4
797 — 8 — 9 — 800 — **Papa dachowa i tektura** (*Pasteboard & roofing cardboard*)	362·7	158·2	1,122·—
Anglja	—	—	0·1
Egipt	188·5	49·7	530·9
Palestyna	164·9	49·—	354·8
Syrja	5·8	59·5	197·8
Turcja	3·5	—	38·4
807 — 808 — **Fibra** (*fibre*)	—	—	—
Estonja	—	—	—
836 — 847 — **Książki i broszury** (*books*)	10·8	6·2	47·8
Algier	—	0·3	0·3
Anglja	1·9	0·3	3·1
Brazylja	1·—	—	1·2
Belgja	—	—	1·6
Danja	—	0·1	0·3
Estonja	0·2	0·1	0·3
Japonja	0·3	—	0·3
Finlandja	0·1	0.1	0·3
Litwa	—	0·1	0·1
Łotwa	—	0·1	0.1
Meksyk	—	0·1	0·2
Norwegja	—	—	0·2
Palestyna	1·6	2·6	17·3
Portugalja	—	0·1	0·1
Stany Zjedn. Am. ...	5·7	2·3	20·7
Syrja	—	—	1·2
Szwecja	—	—	0·4
Tunis	—	—	0·1
XII. — Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane (*stone-ware, ceramic goods and glass-ware*)	**109·3**	**132·5**	**566·—**
862—887 z w. 869—**Wyroby ceramicz.** (*ceramic wares*)	20·8	35·—	111·2
Anglja	—	0·9	1·—
Egipt	6·8	27·1	58·2
Estonja	—	—	9·1
Finlandja	—	—	0·1
Grecja	—	0·1	0·1
Holandja	—	—	—
Japonja	—	0·1	0.1

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Marokko	—	—	—
Niemcy	—	—	—
Norwegja	—	—	5·3
Palestyna	13·9	4·8	34·5
Stany Zjedn. Am. ...	—	2·—	2·2
Szwecja	0·1	—	0·6
896 — 924 — **Wyroby szklane** (*glass ware*) ...	88·5	97·5	454·8
Algier	3 1	—	50·—
Afryka Bryt..	0·4	—	0·4
Anglja	—	—	6·6
Egipt	50·6	43·3	203·1
Estonja	—	—	4·2
Francja	—	—	1·1
Holandja	—	1·4	1·4
Kanada...	7·—	—	7,—
Marokko	—	12·4	24·2
Niemcy	6·—	—	6·7
Norwegja	—	—	0·2
Oran	—	—	8·8
Kanaryjskie Wyspy ...	—	—	7·4
Palestyna	18·5	26·4	81·7
Stany Zjedn. Am. ...	2·9	14·—	30·8
Tunis	—	—	21·2
XIII. — Metale i wyroby z nich (*metals & metals products*)	**6.127·7**	**4.658·5**	**33.536·5**
925/1—**Żelazo surowe** (*Pig-iron*)	—	—	92·1
Chiny	—	—	92·1
925/2, 3, 4, 5, 929, 931, 978, 981 — **Metale różne** (*various metals*)	29·5	112·3	196·9
Anglja	—	—	52·8
Danja	—	0·1	0·1
Grecja	—	61·8	61·8
Portugalja.	—	50·4	50·4
Palestyna	24·5	—	24·5
Syrja	5·—	—	5·—
W. M. Gdańsk	—	—	2·3
930, 932, 933, 942, 946 — — 952, 955 — 965 — **Wyroby żelazne i stalowe** (*iron and steel goods*) ...	1.826·3	1.635·5	7.477·6
Afryka Bryt.	—	—	3·1
Afryka Hiszp.	2·1	—	2·1
Afryka Franc..	—	0·4	0·4
Algier	5·9	—	5.9
Anglja	33·7	88·9	298·8
Belgja	21·4	3·1	49·6
Brazylja	169·9	—	864·5
Bułgarja	—	400·—	400·—
Chiny	363·4	391·8	2.387·3
Danja	0 4	2·8	5·8
Egipt	38·5	9·—	96·8
Estonja	54·9	—	79·—
Finlandja	0·5	2·1	6·1
Grecja	20·1	19.2	152·7
Hiszpanja	0·2	—	0.2
Holandja	80·6	35·9	399·2
Indje Bryt.	5·5	16·5	22·1
Irak	—	—	0·7
Irlandja	—	—	0·6
Japonja	106,2	103·9	270·—
Kanada	0·8	—	0·8
Litwa	—	—	0·7
Łotwa	—	—	1·4
Niemcy	368·5	95·9	593·6
Norwegja	45·7	98·1	536·3
Palestyna	122·6	273·1	663·8
Portugalja	43·8	91·7	275·7
Syrja	3·1	—	3·1
Szwecja	1·5	1·9	17·3
Stany Zjedn. Am. ...	0.9	0·4	2·3
Tunis	1.2	—	1·2
Turcja	334·6	—	334·6
W. M. Gdańsk	0·3	—	1·1
Włochy...	—	0·8	0.8
932/1—**Szyny kolej.** (*rails*)	5.111·3	2.101·—	19.755·5
Brazylja	3.562·7	293·2	12·460·5
Danja	—	—	—
Egipt	15·—	—	15·—
Holandja	1.533·6	1·807·8	7.280·—
937/1 — 3 — **Rury żeliwne** (*iron pipes*)	518·1	182·4	1.394·5

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Afryka Bryt.	—	—	6·8
Argentyna	—	—	24·3
Belgja	—	—	12·5
Chiny	298·7	32·8	331·5
Cypr.	—	—	0·8
Danja	—	—	4·2
Egipt	—	—	0·8
Estonja...	10·4	—	15·7
Finlandja	4·1	1·5	7·6
Grecja	—	1·—	1·—
Japońja	118·9	—	226·3
Litwa	—	1.8	1·8
Niemcy	—	0·4	0·4
Norwegja	47·7	78·4	519·4
Palestyna	38·3	64·2	231·4
Szwecja	—	—	—
Syrja	—	2.3	8·—
968/1, 2, 4 — **Cynk** (*zinc*)	**417·5**	**285·1**	**3.516·6**
Afryka Bryt.	1.1	—	1·1
Algier	—	—	26·5
Anglja	26·1	—	365·2
Argentyna	—	10·2	24·9
Belgja	50·8	50·8	254·—
Chile	—	5·5	5·5
Danja	—	3·4	8·8
Finlandja	5·—	—	10·—
Grecja	—	—	4·2
Japonja	1·7	14·5	16·2
Niemcy	217·1	44·1	2.062·3
Norwegja	—	—	10·—
Palestyna	—	8·6	45·2
Stany Zjedn. Am. ...	45·7	—	183·7
Szwecja	70.—	148·—	496·—
W. M. Gdańsk	—	—	3·—
968/3 — **Blacha cynkowa** (*zinc sheets*)	**225·—**	**342·2**	**1·105·3**
Algier	—	10·—	10·—
Anglja	26.4	41·—	109·9
Australja.	—	0·3	11·1
Chiny	77.8	92·1	420·8
Danja	25·3	14·8	80·7
Estonja	2·7	—	2 7
Francja...	—	—	24·6
Finlandja	2·5	—	2 5
Grecja	—	5·3	5·3
Indje Bryt.	—	2·7	2·7
Japonja	—	97·9	130·1
Niemcy	67·6	45·4	196·8
Norwegja	1·6	0·5	2·5
Palestyna	7·1	—	7·1
Persja	—	—	51·—
Szwecja	14·—	2·9	18·2
Venezuela	—	29·3	29·3
969/1 — 5 — **Ołów** (*lead*) .	—	—	—
Finlandja	—	—	—
Szwecja	—	—	—

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
XIV. — Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny (*machinery, apparatus, electricel meterial*) 1037 — 1098, 1099 — 1132	**41.3**	**35·5**	**202·8**
— **Maszyny, aparaty, części** (*machinery*)	**41·3**	**35·5**	**202·8**
Anglja	18·8	6.5	97·3
Argentyna	7·5	0.8	8·6
Australja	—	—	1·9
Belgja	0.8	—	0·8
Brazylja	—	0·8	0·8
Danja	1·5	0.8	3·2
Estonja	—	1·3	3·—
Finlandja	6·1	0·1	6·2
Holandja	—	—	9·5
Litwa	—	—	9·7
Meksyk	—	—	2·8
Norwegja	—	—	1·7
Palestyna	1·—	18·9	44·7
Stany Zjedn. Am. ...	2·5	0.1	3·1
Szwecja	—	6·2	6·3
Turcja	—	—	0·1
W. M. Gdańsk	3·1	—	3·1
XV — XX. Towary różne. oddzielnie niewymienione (*Sundry non specified goods*)	**14·8**	**18·2**	**84·9**
Anglja	4·8	5·8	21·2
Argentyna	—	—	0·1
Belgja	—	0·2	1·1
Brazylja	0·1	0·5	0·6
Danja	0·8	—	5·3
Egipt	—	—	—
Estonja	—	—	0·9
Finlandja	—	—	0·3
Holandja	0·6	0·1	0·9
Hiszpanja	—	—	3·1
Japonja	0·1	—	0·1
Kolumbja.	—	—	0·2
Łotwa	4·1	1·9	6·—
Niemcy	—	3·2	8·9
Norwegja	—	0·4	2·1
Palestyna	3·8	4·6	26·3
Persja	0·3	—	0·3
Portugalja.	—	—	0·1
Stany Zjedn. Am. ...	0·2	0.4	2·9
Szwecja	—	0·7	1·3
Urugwaj	—	—	0·2
W. M. Gdańsk	—	0·3	2·8
Włochy	—	0 1	0·2

C. Ogólny obrót towarowy zamorski (*total overseas traffic*)

maj	1934 —	619.600·3
kwiecień	1934 —	600.753·7
maj	1933 —	481.874·2
od początku roku	1934 —	2 780.929·6
od początku roku	1933 —	2.151.801·6

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM (*coastal traffic Danzig included*)

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)	Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
Przywóz (*imports*)	**183·5**	**331·1**	**2 896·1**	31 — **Krochmal** ... ... (*starch*)	—	—	—
24/26 — **Nasiona oleiste** .. (*oil seeds*)	—	—	—	40—50 — **Warzywa** ... ... (*vegetables*)	—	—	4·8
27/1—3 — **Mąka** ... ... (*flour*)	—	—	—	53-58, 60-64 — **Owoce** ... ... (*fruit*)	—	—	—
28/1—5 — **Kasza** ... ... (*grits*)	—	—	—	67—68 — **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	—	—	—

Poz. tar. cel.		Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
69—72	— **Orzechy i migdały** (*nuts & almonds*)	—	—	—
76	— **Kawa** ... ... (*coffee*)	0·5	8·2	8·7
78	— **Herbata** . ... (*tea*)]	—	—	--
80	— **Kakao** ... ... (*cocoa*)	—	15·8	145·5
81—82	— **Korzenie**. ... ... (*sp:ces*)	—	—	—
95—97	— **Żywica** ... ... (*resin*)	69·9	—	69·9
116	— **Ryby połowy włas.** (*fishe*)	60·—	242·—	2.528·6
117	— **Śledzie** .. .. (*herrings*)	—	—	2·4
125	— **Jaja** . ... (*eggs*)	—	—	—
128/1—4	— **Ser** .. .. (*cheese*)	—	—	—
137/2 a b	— **Jelita**. ... ... (*casings*)	—	—	—
197 200	— **Oleje**. ... ... (*oils*)	—	—	—
200/3—6	— **Smary** .. .. (*lubricating oils*)	—	—	—
215—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** (*animal origin*)	—	—	1·1
216	— **Tran** ... ... (*cod-liver-oil*)	—	—	—
228	— **Makaron** ... ... (*macaroni*)	—	—	—
243/1, 2	— **Konserwy mięsne** (*meat preserves*)	—	—	—
259, 260	— **Cukier** .. .. (*sugar*)	—	—	—
272	— **Piwo** ... ... (*beer*)	—	—	—
273, 276—278	— **Napoje alkoholowe** (*spirits*)	—	—	—
274	— **Spirytus techn.** ... (*spirit*)	—	—	—
280—282	— **Wino**. ... ... (*wine*)	—	—	—
292/1, 2	— **Pasza** ... ... (*fodder*)	—	—	—
295—491	— **Przetwory chemicz.** (*chemicals*)	—	17·—	17·5
299/18	— **Soda** ... ... (*soda*)	—	—	—
405, 407, 409, 412, 418, 420—423	— **Farby** ... ... (*paints*)	—	—	—
429—454	— **Artykuły kosmet.** . (*cosmetics*)	—	—	0·3
455/1, 2	— **Świece** .. .. (*candles*)	—	—	—
466, 470	— **Klej** . ... (*glue*)	0·4	—	0·4
480—485	**Nawozy azotowe**. . (*nitrates*)	—	47·—	47·—
492—515	— **Skóry** ... ... (*skins and hides*)	28·8	—	28·8
534—559	— **Wyroby skórzane** . (*leather goods*)	—	—	—
589/1, 2, 592	— **Wełna** ... ... (*wool*)	9·2	—	9·2
597—622	— **Tkaniny** . ... (*textile fabrics*)	—	—	—
606, 609	— **Bawełna** . ... (*cotton*)	—	—	—
606/1, 2 a, b	— **Odpadki bawełny** (*cotton waste*)	—	—	—
646, 647, 648	— **Sznury** .. .. (*ropes*)	—	—	·—
725—746	— **Wyroby gumowe**. . (*rubber goods*)	—	1·1	1.1
757, 778	— **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	—	—	2·4
776	— **Meble gięte** .. ... (*bentwood furniture*)	—	—	—
789—791	— **Wyroby koszykar.** . (*basket ware*)	—	—	-
742—803	— **Papier** ... ... (*paper*)	—	—	7.1
807	— **Fibra** ... ... (*fibre*)	14·7	—	14·7
836—847	— **Książki i druki** ... (*books*)	—	—	—
862—887	— **Wyroby ceramicz.** (*ceramic goods*)	—	—	—
896—927	— **Szkło** ... ... (*glass*)	—	—	—
930—966	— **Wyr, stal.i żelazne** (*iron and steel goods*)	—	—	6·5
968/1—4	— **Blacha cynkowa**. . (*zinc sheets*)	—	—	—
1037—1098	— **Maszyny i części** . (*machinery & parts*)	—	—	—
	— **Różne** ... ... (*various*)	—	—	0·1
	Wywóz (*exports*)	457 7	2·516·2	3·562·—
7	— **Kukurydza** .. ... (*maize*)	—	—	—
23	— **Pestki drzew owoc.** (*fruit stones*)	—	—	—
24—26	— **Nasiona oleiste różne** ... ... (*various oil seeds*)	—	—	—
27/1—3	— **Mąka** ... ... (*flour*)	—	—	—
28/1—5	— **Kasza** ... ... (*grits*)	—	—	—
30	— **Ryż wyłuszczony**. . (*husked rice*)	—	2·433 7	2·442·7
31	— **Krochmal** ... ... (*starch*)	—	—	—
40—50	— **Warzywa** ... ... (*greens*)	152.—	—	152·—
53—58, 60—64	**Owoce świeże** ... (*fresh fruit*)	—	—	—
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** ... (*dried fruit*)	—	7·9	7·9
67, 68	— **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	—	—	—
69, 72	— **Orzechy i migdały** (*nuts & almonds*)	—	—	—
76	— **Kawa** ... . (*coffee*)	—	—	26·1
78	— **Herbata** . ... (*tea*)	—	—	20·4
	Kakao ... ... (*cocoa*)	—	—	15·—
81, 82	— **Korzenie** ... ... (*spices*)	—	—	1·5
95—97	— **Żywica** .. .. (*resin*)	—	—	—
104/3	— **Trawa morska** ... (*sea grass*)	—	—	—
117	— **Śledzie**... ... ... (*herrings*)	238·1	—	700·3
134/1—3	— **Szczecina** ... ... (*bristle*)	—	—	—
137/2 a, b	— **Jelita**. ... ... (*bowels*)	—	—	—
152/2—4	— **Gips** . ... (*gypsum*)	—	—	—
156/1—2	— **Talk**.. ... ... (*talc*)	—	1 —	1.—
170, 171	— **Materjały szlifierskie**. ... ... (*grinding materials*)	—	—	-
197 200	— **Oleje**. ... ... (*oils*)	—	—	—
200/8 a, b, c	— **Wazelina** ... ... (*vaseline*)	—	—	—
203, 204	— **Wosk** ... ... (*wax*)	—	—	—
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** . ... (*vegetable oils & fats*)	—	—	—
213/1—2	— **Pokost** ... ... (*varnish*)	—	—	—

Poz. tar. cel.		Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (*raw fats of animal origin.*)	—	—	30·8
216	— **Tran** (*cod-liver-oil*)	—	—	5·3
254—256	— **Ryby** (*fish*)	—	—	1·3
259, 260	— **Cukier** (*sugar*)	—	—	—
237	— **Makuchy** (*oil cake*)	—	—	—
291	— **Mączka rybna** (*fish meal*)	15·—	—	15·—
295—491	— **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	—	—	—
299/18	— **Soda** (*soda*)	—	—	—
405—425	— **Farby** (*paints*)	—	—	0·4
408	— **Sadza** (*soot*)	—	—	—
424—427	— **Garbniki** (*tanning extracts*)	—	—	—
429—454	— **Wyroby kosmetyczne** (*cosmetics*)	—	—	—
466 470	— **Klej i żelatyna** (*glue*)	—	—	—
481—485	— **Nawozy azotowe** (*nitrates*)	52·6	—	52·6
492—513	— **Skóry** (*skins*)	—	43·9	45·6
589, 592	— **Wełna** (*wool*)	—	—	—
597—622	— **Tkaniny** (*textiles*)	—	0·2	0·2
606, 609	— **Bawełna** (*cotton*)	—	—	—
606/1, 2 a, b	— **Odpadki bawełny** (*cotton waste*)	—	—	—
625, 626	— **Sizal** (*sisal*)	—	—	2·2

Poz. tar. cel.		Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
646—648	— **Sznury** (*ropes*)	—	—	—
720—724	— **Kauczuk** (*rubber*)	—	3·—	5·2
725—746	— **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	—	—	—
749—751, 753	— **Deski i łaty** (*boards and laths*)	—	—	—
750	— **Drzewo egzotyczne** (*exotic wood*)	—	—	—
757—778	— **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	—	—	—
776	— **Meble gięte** (*bentwood furniture*)	—	—	—
779—787	— **Korek, wyroby z korka** (*cork wood & cork goods*)	—	—	—
792—826	— **Papier** (*paper*)	—	—	—
794, 795	— **Celuloza** (*cellulose*)	—	—	—
862—887	— **Wyroby ceramiczne** (*ceramic goods*)	—	—	—
925—981	— **Metale różne** (*various metal*)	—	—	—
927/1—3	— **Żelastwo** (*serap iron*)	—	—	—
930—965	— **Wyroby stal. i żelazne** (*iron ware & steel ware*)	—	—	—
966/1—4	— **Cyna** (*tin*)	—	—	—
977	— **Miedź** (*copper*)	—	—	—
1037—1092	— **Maszyny, aparaty i części** (*machinery*)	—	1·5	1·5
	— **Różne** (*various*)	—	25·—	35·—
Przywóz i wywóz razem (*total*)		**641·2**	**2.847·3**	**6.458·1**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

Poz. tar. cel.		Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
	Przywóz (*imports*)	**8.298·—**	**14.426·1**	**23.151·6**
27/1—3	— **Mąka** (*flour*)	249·5	393·7	694·—
40—50	— **Warzywa** (*vegetables*)	32·9	18·2	71·6
53, 58, 60—64	— **Owoce** (*fruit*)	2·1	—	2·2
67, 68	— **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	5·7	1·1	8·1
76	— **Kawa** (*coffee*)	—	7·1	9·8
77	— **Cykorja** (*succory*)	—	—	2·6
78	— **Herbata** (*tea*)	0.7	1·8	3·—
80	— **Kakao** (*cocoa*)	9·7	5·8	16·—
81, 82	— **Korzenie** (*spices*)	21·7	25·9	48.4
95, 97	— **Żywica** (*resin*)	—	—	—
117	— **Śledzie** (*herrings*)	—	—	0·3
121/26	— **Ptactwo bite** (*poultry*)	—	—	—
125	— **Jaja** (*eggs*)	0·6	—	0·7
127—200	— **Oleje** (*oils*)	—	—	3·—

Poz. tar. cel.		Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
128/1—4	— **Ser** (*cheese*)	0·3	—	0·3
137/2 a, b	— **Jelita** (*casings*)	—	—	0·3
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** (*Fats & oils of vegetable origin.*)	9·1	—	9·1
215, 217, 218	— **Tłuszcze zwierz. surowe** (*raw fats of animal origin.*)	5·8	2·8	8·6
228	— **Makaron** (*macaroni*)	3·2	—	8·4
243/1, 2	— **Konserwy mięsne** (*meat preserves*)	1·9	—	1·9
2254—256	— **Ryby** (*fish*)	—	—	—
259, 260	— **Cukier** (*sugar*)	7.228·1	13.447·9	20.676·—
272, 273, 276, 278	— **Napoje alkoholowe** (*spirits*)	49·2	34·8	123·8
280—282	— **Wina** (*wine*)	—	0·2	0·3
295—491	— **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	4·—	1·4	23·2
299/18	— **Soda** (*soda*)	470·1	153·—	776·1
411/2	— **Biel cynkowa** (*zinc white*)	—	—	—

Poz. tar. cel.		Maj (May)	Kwiecień (April)	Od początku roku (January-May)
429—454	— **Artykuły kosmetyczne** ... ... (cosmetics)	4.6	36·1	51·3
466—470	— **Klej i żelatyna** ... (glue and gelatine)	0·1	0·6	1·4
492—513	— **Skóry** ... ... (skins)	0·2	0·2	0·7
534—559	— **Wyroby skórzane** . (Leather goods)	23.9	1·5	28·3
757—778	— **Wyroby z drzewa** (wood goods)	30·6	14·—	53·9
563—622	— **Tkaniny** . ... (textile fobrics)	27·4	149·9	177·6
589/1, 2 592	— **Wełna** ... ... (wool)	—	—	—
606/1, 2 a b	— **Odpadki bawełny** . (cotton waste)	2.2	0·5	3·2
646—648	— **Sznury** .. .. (ropes)	3·9	0·3	4·5
725—746	— **Wyroby gumowe**.. (rubber goods)	8·7	8·8	26·4
776	— **Meble** ... ... — (bentwood furniture)	—	—	0·2
792, 803, 809, 826	**Papier** ... ... (paper)	17·—	22·2	47·—
862—887	— **Wyroby ceram.** .. (ceramic products)	4·4	1·4	11·1
930—965	— **Wyroby stal. i żelazne**... ... ... (iron & steel goods)	80·4	79·6	236·6
	— **Różne** ... ... (various)	—	17·3	21·7
	Wywóz (exports)	**3.638.9**	**4.075·2**	**11.471·4**
7	— **Kukurydza**... ... (maize)	4·5	39·6	44·1
23	— **Pestki drzew owocowych**. ... ... (fruit stones)	—	—	—
24—26	— **Nasiona oleiste** ... (oil seeds)	2·9	1·9	230·2
24/1—3	— **Mąka** ... ... (flour)	—	10.—	10·—
28	— **Kasza** ... ... (grits)	—	—	2·5
62—72	— **Orzechy i migdały** (nuts and almonds)	1·—	6·4	9·9
30	— **Ryż wyłuszczony**.. (husked rice)	371·7	1.247·5	2 076,1
31	— **Krochmal** ... ... (starch)	11·6	11·8	23·4
53, 58, 60—64	— **Owoce świeże** ... (fresh fruit)	387·3	399·9	1.117·5
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** ... (dried fruit)	91·3	88·6	450·6
76	— **Kawa** ... ... (coffee)	19·9	44·9	126·1
78	— **Herbata** . ... (tea)	17·4	14·9	49·3
80	— **Kakao** ... ... (cocoa)	57·4	63·4	254·9
81—82	— **Korzenie** ... ... (spices)	10·8	39·9	72·4
95, 97	— **Żywica** .. .. (resin)	184·3	28·2	523·9
104	— **Trawy morskie, trzcina** (sea grass, reed)	3·8	14·3	18·1
117	— **Śledzie**... ... ... (herrings)	9·1	114·3	217·8
127—200	— **Oleje**. ... ... (oils)	—	—	—
128/1—4	— **Sery** ... ... (cheese)	0·3	2·5	2·8
129/1—5	— **Kazeina**.. ... ... (caseine)	—	10·5	10·5

Poz. tar. cel.		Maj (May)	Kwiecień (April)	Od początku roku (January-May)
137/2 a, b	— **Jelita**. ... ... (casings)	5.7	6·4	12·1
143/1—3	— **Muszle** .. .. (shells)	—	—	2·9
148	— **Kamienie** ... ... (stones)	—	5·3	5·3
170	— **Art. szlifierskie** . (grinding materials)	—	—	10·—
177/2	— **Ruda manganowa** (mangan ose)	—	—	—
200/3—6	— **Smary** . ... (lubricatings oils)	—	—	—
200/8, a, b, c	— **Wazelina** ... ... (vaseline)	—	0·4	4·5
203—204	— **Wosk** ... ... (wax)	0·5	6·1	8·4
205, 214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** . ... (vegetable oils and fats)	339·5	85·3	521·1
213/1—3	— **Pokost** ... ... (varnish)	—	—	—
215, 217—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** ... ... (raw fats)	445·4	318·—	1.238·8
216	— **Tran** ... ... (whale oil)	—	0·1	242·—
254, 256	— **Ryby**. ... ... (fish)	9·5	5·9	16·3
259—260	— **Cukier** .. .. (sugar)	25·2	15·1	52·4
272—273, 276, 278	— **Nap. alkoh.** ... (alcohols)	—	6·1	6.1
286	— **Otręby** .. .. (bran)	—	—	—
295/6	— **Siarka** ... ... (sulphur)	15·7	16·—	33·2
295—491 z wyj. osobno wym.	— **Przetwory chemiczne** ... ... (chemicals)	48·2	106·1	181·2
299/18	— **Soda** . ... (soda)	—	16·4	32.8
405, 407, 409 412, 418, 420 423	— **Farby** ... ... (paints)	10·4	10·7	48·3
424—427	— **Garbniki** .. ... (tanning extracts)	83·4	178·9	383·5
429, 450—454	— **Artykuły kosmetyczne** . ... (cosmetics)	11·8	0·8	13·—
466, 470	— **Klej i żelatyna** ... (glue and geletine)	1·5	0·6	2·1
492, 513	— **Skóry** ... ... (skins)	284·1	279·7	976·2
589/1, 2 592	— **Wełna** ... ... (wool)	—	170·—	170·—
597, 605, 613 622	— **Tkaniny** . ... (textiles)	1·6	0·4	3·9
606/1, 2, a b	— **Odpadki bawełny** . (cotton waste)	—	—	—
606, 609	— **Bawełna** . ... (cotton)	187·2	15·3	202.5
623	— **Len i konopie** ... (flax and hemp)	—	4·6	4·6
625—626	— **Sisal** ... ... (sizal)	14·5	0·6	21·4
646—648	— **Sznury** . ... (ropes)	2·3	—	6·8
720, 724	— **Kauczuk** . ... (rubber)	163·6	111·1	343·9
725, 746	— **Wyroby gumowe**.. (rubber goods)	16·5	18·7	36.—
750	— **Drzewo egzotyczne** (exotic wood)	16·6	—	26·6
757, 778	— **Wyroby z drzewa**. (wood goods)	60·8	18·9	97·5

Poz. tar. cel.		Maj *(May)*	Kwiecień *(April)*	Od początku roku *(January-May)*
779	— **Korek, wyroby z korka** ... ... *(cork goods)*	4·4	17·6	22·—
792, 803, 809 826	— **Papier** ... ... *(paper)*	14 6	10·—	35·9
794/1,2 795	— **Celuloza** . ... *(cellulose)*	—	—	—
807—808	— **Fibra** ... ... *(fibre)*	0·3	—	4·9
925—981	— **Metale rożne** ... *(various metals)*	17·3	363·1	382·5
930—965	— **Wyroby stal. i żelazne**... ... ... *(hardware)*	15.9	27·9	46·5

Poz. tar. cel.		Maj *(May)*	Kwiecień *(April)*	Od początku roku *(January-May)*
966/1—4	— **Cyna**. ... ... *(tin)*	—	1·—	3·1
977	— **Miedź** ... ... *(copper)*	653·2	102·3	958·7
1037, 1098	— **Masz. apar. i części** *(machinery apparetus parts)*	0·5	—	48·8
1099—1132	— **Mat. elektrotechn.** *(electric products)*	—	7·8	7·8
	— **Różne** ... ... *(various)*	15·4	9·4	26·7
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports*		11.936.9	18.501·3	34.623·—

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY
(general goods turnover)

maj	1934	- 632.178·4
kwiecień	1934	— 622·102·3
maj	1933	— 489 519·3
od początku roku	1934	2·822·010·7
od początku roku	1933	— 2·181·867 9

IV RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Maj *(May)*				Kwiecień *(April)*	Maj *(May)*				Kwiecień *(April)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Algerja ...	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Oran ...	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Anglja ...	—	25	—	25	44	25	22	160	207	94
Hull ...	—	6	—	6	3	—	7	—	7	5
Londyn ...	—	19	—	19	41	25	15	160	200	89
Argentyna ...	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—
Buenos Aires ...	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—
Belgja ...	—	—	—	—	413	—	—	—	—	—
Antwerpja ...	—	—	—	—	413	—	—	—	—	—
Danja ...	29	—	13	42	430	—	—	—	—	—
Fredrikshavn ...	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Kopenhaga ...	29	—	13	42	427	—	—	—	—	—
Estonja ...	—	—	—	—	—	3	—	—	3	3
Tallinn ...	—	—	—	—	—	3	—	—	3	3
Finlandja ...	11	—	1	12	5	—	—	—	—	—
Helsinki ...	11	—	1	12	5	—	—	—	—	—
Holandja ...	—	—	8	8	4	—	—	—	—	—
Amsterdam ...	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Rotterdam ...	—	—	8	8	—	—	—	—	—	—
Niemcy ...	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
Hamburg ...	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
Portugalja ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	413
Lizbona ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	413
Stany Zjedn. A P. ...	5	—	595	600	2	4	—	282	286	5
New-York ...	5	—	595	600	2	4	—	282	286	5
Szwecja ...	5	—	126	131	13	2	—	—	2	—
Kalmar ...	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—
Karlskrona ...	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—
Malmö ...	5	—	—	5	2	—	—	—	—	—
Stockholm ...	—	—	126	126	—	—	—	—	—	—
Z. S. R. R. ...	—	—	—	—	—	—	—	96	96	—
Leningrad ...	—	—	—	—	—	—	—	96	96	—
Razem ...	50	25	746	821	923	34	22	538	594	515

POŁOWY PRZYBRZEŻNE W MAJU
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego

Kilogramy.

Gatunki ryb	Obwód Hel	Obwód Gdynia	Obwód Jastarnia	Obwód Chłapowo	Obwód Puck	Połowy dalsze	Razem
Łososie	12.660	40	6.420	50	160	—	19.330
Mielnica	—	20	—	—	30	—	50
Troć	—	—	—	—	240	—	240
Płastugi	3.100	20.840	7.350	7.970	11.150	6.990	57.400
Śledzie	540	—	—	—	—	—	400
Szproty	—	—	—	—	—	—	—
Węgorze	30	590	850	—	3.120	—	4.590
Wątłusze	570	2.620	1.150	—	1.080	14.950	20.370
Sieja	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	—	1.150	—	1.390	—	2.540
Okonie	230	—	1.000	—	1.270	—	2.500
Płotki	—	—	1.950	—	850	—	2.800
Węgorzyce	740	10.900	—	—	300	—	11.940
Certy	—	1.220	—	—	600	—	1.820
Razem	17.870	36 230	29 870	8.020	20.190	21.940	134.120

errata: w nr. 5, str. 36 jest: połowy przybrzeżne w marcu, winno być w kwietniu.



● Z IZBY PRZEM.-HANDL. W GDYNI.

Komisja Morska Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyła posiedzenie na którem poruszone zostały między innemi sprawy: 1) Prace przeładunkowe w porcie. 2) Organizacja dalszych prac nad ustaleniem zasad administracji portu Gdyńskiego. 3) Ustalenie charakteru pracy rzeczoznawców portowych. 4) Sprawozdanie z posiedzeń Międzyizbowej Komisji Turystycznej i Wojewódzkiej Komisji Turystycznej. Zdecydowano zorganizować wycieczkę morską sfer gospodarczych do jednego z portów zachodnio - europejskich w celu zaznajomienia się z organizacją pracy portowej.

Nastąpiło utworzenie Rady Eksportowej przy Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni. Jako organ wykonawczy Rady ma powstać specjalne biuro, zadaniem którego będzie dostarczanie eksporterom informacji co do techniki eksportu, zapotrzebowań rynków zagranicznych, oraz w poszczególnych wypadkach załatwianie czynności technicznych, związanych z eksportem.

● Z IZBY HANDLOWEJ POLSKO-SZWEDZKIEJ.

Izba Polsko-Szwedzka odbyła swe Zgromadzenie w Gdyni. W zgromadzeniu brało udział cały szereg wybitnych osobistości ze świata przemysłowo-handlowego na czele z Posłem Szwedzkim Ministrem pełnomocnym p. Hennings'em, Vice-Ministrem Przemysłu i Handlu inż. F. Doleżalem, Dyrektorem Depart. Morskiego Minist. Przem. i Handlu inż. L. Możdżeńskim, Komisarzem Rządu mgr. F. Sokołem, Dyrektorem Urzędu Morskiego inż. Łęgowskim, Prezesem Rady Traktatowej posłem Dr. P. Minkowskim, Prezesem Izby Polsko-Szwedzkiej w Stockholmie p. Gösta Klemming'iem, Prezesem Izby Polsko - Szwedzkiej w Warszawie konsulem Bertonim, Prezesem T-wa Eksporterów Szwedzkich p. Bjöera Prytz'em, Prezesem B. B. W. R. w Gdyni dyr. J. Kawczyńskim, dyr. Kollatem, dyr. Izby Przem.Handl. w Gdyni p. Krupskim, Dr. Smoleniem, Prezesem J. Rummlem i Komandorem Solskim.

● OTWARCIE BIURA POŚREDNICTWA PRACY DLA ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI.

W myśl rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dnia 27 października 1933 r. „O pracy robotników portowych w Gdyni" ma być utworzone przez Fundusz Bezrobocia specjalne Biuro Pośrednictwa Pracy w Gdyni dla miejscowych robotników portowych. W biurze tem mają być rejestrowani wyłącznie robotnicy, zaliczeni przez komisję kwalifikacyjną do kategorji robotników portowych .Komisja kwalifikacyjna znajduje się przy Urzędzie Morskim.

Szczegóły, dotyczące organizacji i działalności tego specjalnego Biura Pośrednictwa Pracy, ujęte zostały w rozporządzeniu ministra Opieki Społecznej z dnia 29 marca 1934 r. Rozporządzenie to ustala m. in. że Biuro Pośrednictwa Pracy dla robotników portowych czynne jest całą dobę, rejestrując osoby, zaliczone do kategorji robotników portowych przez komisję kwalifikacyjną, i pośrednicząc w uzyskiwaniu pracy przez zarejestrowanych. Pozatem do zakresu działania tego biura pośrednictwa pracy należy czuwanie nad przestrzeganiem przez pracodawców i pracowników obowiązków wynikających z przepisów wspomnianego wyżej rozporządzenia Prezydenta R. P. Między innemi rozp. to przewiduje że zarejestrowani i pozostający w ewidencji Biura robotnicy portowi mogą być zatrudniani przy przeładunku portowym w porcie gdyńskim tylko za pośrednictwem Biura. Kierowanie przez Biuro do pracy przy przeładunku portowym osób, niebędących robotnikami portowemi, może się odbywać tylko w przypadkach wyjątkowych za zezwoleniem Urzędu Morskiego.

Spełniając obowiązek, nałożony na Fundusz Bezrobocia przez wspomniane wyżej rozporządzenie Prezydenta Rzplitej i przez rozp. Ministra Op. Społ., władze tej instytucji przystąpiły do wybudowania w Gdyni specjalnego budynku dla pomieszczenia w nim giełdy pracy dla robotników portowych. Zgodnie z nakazem przepisów Biuro Pośrednictwa Pracy dla robotników portowych w Gdyni zostanie otwarte dnia 1 lipca r. b. Nowowzniesiony budynek jest już wykończony. Posiada on oprócz pomieszczeń biurowych wielką halę dla giełdy pracy o powierzchni 450 m^2. Poświęcenie tego budynku odbędzie się w pierwszych dniach lipca.

● BUDOWA MOLA NA HELU.

W porcie helskim rozpoczynają się roboty nad budową mola o długości 240 m. Molo powstrzyma zamulanie portu i zabezpieczy postój kutrów i statków rybackich. Roboty wykończone zostaną w jesieni.

● WIELKI ŁADUNEK WĘGLA DO WŁOCH.

Wszedł do portu włoski statek „Casaregis" o pojemności 6.485 t i długości 125 mtr., który zabiera ładunek węgla w ilości 8.500 t do Genui. Jest to jeden z większych ładunków węgla, jaki dotychczas był załadowany na jeden statek w porcie gdyńskim.

Połowy ryb morskich

w maju 1934 r.

W przeciągu miesiąca maja b. r. złowiono na całem wybrzeżu ogółem 134.120 kg. ryb wartości 111.807 zł. Według poszczególnych gatunków połowy ryb w miesiącu sprawozdawczym przedstawiały się następująco: Łososie 19.330 kg. wartości 57.990 zł., mielnica 50 kg. wartości 80 zł., troć 240 kg. wartości 720 zł.

Płastugi: Stornia 51.120 kg. wartości 20.448 zł., ziemnica 3.300 kg. wartości 900 zł., gładzica 1050 kg. wartości 420 zł., skarp 1930 kg. wartości 1148 zł., śledzie 540 kg. wartości 162 zł., węgorzyce 4590 kg. wartości 9.180 zł., wątłusze 20.370 kg. wartości 6.111 zł., węgorze 11.940 kg. wartości 3582 zł.

Słodkowodne: Szczupaki 2.540 kg. wartości 5080 zł., okonie 2500 kg. wartości 1500 zł., płotki 12.800 kg. wartości 3840 zł., certy 1820 kg. wartości 546 zł.

Z ogólnych połowów złowiono: z obwodu Hel 171.870 kg. wartości 38.837 zł., z obwodu Gdynia 36.230 kg. wartości 14.184 zł., z obwodu Jastarnia 29.870 kg. wartości 30.780 zł., z obwodu Chłapowo 8020 kg. kg .wartości 3422. zł., z obwodu Puck 20.190 kg., wartości 16.409 zł., z połowów dalszych 21.940 kg. wartości 7075 zł.

Z całej ilości połowów sprzedano do wędzarń: 15.560 kg., wywieziono do Gdańska 24.330 kg., sprzedano na rynku miejscowym 89.260 kg. oraz wywieziono zagranicę 5420 kg.

Ilość połowów w porównaniu z ub. miesiącem znacznie się zmniejszyła, a głównym tego powodem był brak organizacji zbytu świeżych ryb.

● WIĘKSZA SPRZEDAŻ WĘGLA BUNKROWEGO DLA STATKU ESTOŃSKIEGO W GDYNI.

Do portu gdyńskiego przybył z Tallinna estoński statek rybacki „Estirand" o pojemności 4.688 ton, długości 115 mtr. Statek ten posiada załogę, liczącą 177 osób, która jest złożona nietylko z marynarzy, potrzebnych do obsługi statków, ale także ze znacznej liczby rybaków oraz robotników, zarówno mężczyzn, jak i kobiet. W Gdyni S/S „Estirand" zabiera bunkier w ilości 1500 ton, po którego załadowaniu statek uda się do Islandji, gdzie w przeciągu 3-ch miesięcy będzie zajęty połowem ryb przy pomocy własnych motorówek oraz sprzętu. Złowione ryby będą odrazu na statku czyszczone, solone i pakowane w beczki. W odpowiedni sprzęt oraz sól statek jest już zaopatrzony. Po zakończeniu S/S „Estirand" powróci bezpośrednio do Tallinna.

● NOWE STATKI DLA RYBAKÓW POLSKICH.

Flota rybacka zwiększyła się o przybyłe z Holandji (Sewingen) 7 statków rybackich. Dalszych 8 statków ma nadejść w najbliższych dniach. Po zarejestrowaniu statki udadzą się na Morze Północne dla połowu śledzi. Załoga każdego statku składa się z 14-tu osób.

● NOWE DŹWIGI.

Na nabrzeżu Francuskiem są w montażu 2 nowe dźwigi półportalowe o nośności 3 t. i wysięgu 5, 5/18 m. Do użytku dźwigi zostaną oddane w połowie lipca r. b.

● UŁATWIENIA TURYSTYCZNE.

Wycieczki zbiorowe, chcące zwiedzić Gdańsk, a uczestnicy których nie posiadają jednostkowych dowodów osobistych z poświadczeniem obywatelstwa polskiego, mogą uzyskać w Kom. Rządu Gdyni zezwolenie na wyjazd do Gdańska pod warunkiem, że organizatorzy tych wycieczek przedstawią najmniej na 10 dni przed zamierzonym wyjazdem wykaz uczestników wycieczki w egzemplarzach z podaniem imienia i nazwiska, daty urodzenia i miejsca zamieszkania poszczególnego uczestnika. Wykazy winny być podpisane przez organizatorów wycieczek i zaopatrzone w pieczęć organizacji względnie związku urządzających wycieczkę. Termin 10-dniowy jest bezwzględnie obowiązujący. Przepustek indywidualnych na jednorazowe przekroczenie granicy polsko-gdańskiej Komisarjat Rządu w żadnym wypadku nie wydaje.

● ZJAZD 6 BAONU LEGJONÓW.

Były 6-ty baon Legjonów Polskich odbył swój Zjazd w Gdyni. Ogółem wzięło udział w Zjeździe 470 osób na czele z gen. dyw. T. Piskorem, Komisarzem Rządu w Gdyni mgr. F. Sokołem, pułk. Bratro, pułk. Endel-Ragisem, ppułk. Niezabitowskim, mjr. Stąpukowiczem, oraz księżmi Domino i Stempieniem.

● HAMBURSCY IMPORTERZY W GDYNI.

Przedstawiciele hamburskich importerów towarów kolonjalnych odwiedzili Gdynię interesując się możliwością otwarcia w porcie Gdyńskim składów konsygnacyjnych dla importu towarów kolonjalnych.

● ESKADRA SZWEDZKICH HYDROPLANÓW.

Eskadra hydroplanów Szwedzkich pod dowództwem komandora Ornberga odwiedziła Polskę, wodując w Pucku. Po trzechdniowym pobycie u nas w kraju, Szwedzi odlecieli do Ojczyzny.

● NOWY WÓJT ORŁOWA.

Na miejsce dotychczasowego wójta w Orłowie Morskiem Dr. Kazimierza Sawickiego został mianowany czasowo p. Henryk Rosin.

● WZROST OBROTÓW PORTU GDAŃSKIEGO W ROKU BIEŻĄCYM.

W ciągu pierwszych 5-ciu miesięcy r. b. przywóz drogą morską do Gdańska wyniósł 198.493,8 t. wobec 166.292,3 t. w tym samym okresie r. ub., wywóz zaś 2.407.378,6 t. wobec 1.726.368,2 t. Obrót portu gdańskiego wyniósł więc w tym okresie styczeń — maj r. b. 2.605.872,4 t., czyli wzrósł w porównaniu z analogicznym okresem r. ub. o 703.211,9 ton.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● POPRAWA W POLSKIM HANDLU ZAGRANICZNYM W BIEŻĄCYM ROKU.

Obroty handlu zagranicznego Polski w okresie styczeń — maj b. r. włącznie wykazują w porównaniu z analogicznym okresem 1932 r. poważny wzrost, mianowicie przywóz wzrósł o 17,4 milj. zł ,wywóz zaś o 33,9 milj. zł, dodatnie saldo o 16,5 milj. złotych.

Globalne liczby obrotu handlu zagranicznego w okresie styczeń — maj b. r. i w analogicznym okresie ub. r. przedstawiają się następująco (w miljonach złotych):

Import w ub. r.: styczeń 64,7, luty 55,9, marzec 59,0, kwiecień 65,6, maj 64,1; razem 309,3.

Import w b. r.: styczeń 65,6, luty 56,1, marzec 72,8, kwiecień 66,0, maj 66,2; razem 326,7.

Eksport w ub. r.: styczeń 71,4, luty 66,3, marzec 75,4, kwiecień 70,5, maj 73,9; razem 357,5.

Eksport w b. r.: styczeń 80,7, luty 68,9, marzec 87,6, kwiecień 76,2, maj 78,0; razem 391,4.

Dodatnie saldo w okresie styczeń — maj 1933 r.: styczeń 6,7, luty 10,4, marzec 16,4, kwiecień 4,9, maj 9,8; razem 48,2.

Dodatnie saldo w okresie styczeń — maj 1934 r.: styczeń 15,1, luty 12,9, marzec 14,8, kwiecień 10,2, maj 11,8; razem 64,8.

W ten sposób w okresie styczeń — maj b. r. w porównaniu z analogicznym okresem ub .r. import wzrósł o 5,6%, eksport o 9,5%, dodatnie saldo zaś o 33,4%.

Wzrost obrotów handlu zagranicznego świadczy niewątpliwie o polepszeniu się ogólnego stanu gospodarczego kraju, a bardzo znaczny wzrost salda dodatniego jest zjawiskiem nadzwyczaj pomyślnem dla naszego bilansu płatniczego.

● WZROST EKSPORTU WĘGLA KAMIENNEGO W R. B.

W ciągu pierwszych pięciu miesięcy r. b. wywóz węgla kamiennego z Polski wykazuje poważny wzrost w porównaniu z analogicznym okresem 1933 r. Ilustruje to poniższe zestawienie (w tys. ton — dane za maj i 5 miesięcy r. b. prowizoryczne):

1934 r.: styczeń 939, luty 732, marzec 798, kwiecień 783, maj 799, razem 4,031.

1933 r.: styczeń 822 ,luty 735, marzec 684, kwiecień 583, maj 615, razem 3,439.

W roku bieżącym wywieziono więc w okresie styczeń - maj o około 17% więcej węgla kamiennego niż w analogicznym okresie r. ub. Wynik ten niewątpliwie zasługuje na uwagę, jako oznaka poprawy w przemyśle węglowym.

● WYWÓZ WĘGLA KAMIENNEGO W MAJU R. B.

Wywóz węgla kamiennego w maju r. b. przedstawiał się według danych prowizorycznych, zaczerpniętych z zeszytu 23 tyg. „Polska Gospodarcza" jak następuje: (w tys. ton): eksport globalny 779 (mniej niż w kwietniu o 4), w tem: rynki środkowo-europejskie 81 (plus 8), skandynawskie 274 (plus 15), bałtyckie 2 (plus 2), zachodnio-europejskie 250 (plus 21), południowo-europejskie 114 (minus 46), pozaeuropejskie 11 (minus 6), węgiel okrętowy 28 (minus 2), Gdańsk 19 (plus 4). Na uwagę zasługuje podjęcie po długim okresie przerwy eksportu na rynki bałtyckie. 2 tys. ton wywiezione w maju, skierowane zostały do Estonji. Z rynków środkowo-europejskich poprawił się zbyt do wszystkich krajów. Z rynków skandynawskich spadek wykazał tylko zbyt do Danji i Islandji. Z rynków zachodnio - europejskich — tylko do Belgji. Poważny spadek wywozu na rynki południowo - europejskie przypisać należy w pierwszym rzędzie spadkowi wywozu do Włoch o 29 tys. ton.

Zaznaczyć należy, że nieznaczny spadek eksportu w maju w porównaniu z kwietniem przypisać należy przedewszystkiem i wyłącznie mniejszej ilości dni roboczych (23 wobec 24).

Przeładunek węgla w portach spadł w porównaniu z kwietniem o 9 tys. ton i wyniósł 697 tys. ton przyczem w Gdyni przeładowano 445 tys. ton (minus 21), w Gdańsku zaś 252 tys. ton (plus 12).

W maju r. ub. wywóz węgla był znacznie mniejszy, gdyż wynosił zaledwie 615 tys. ton.

URUCHOMIENIE STATKU ŻEGLUGI NIEREGULARNEJ „TORUŃ".

Jak już w swoim czasie donoszono, w związku z obniżką kosztów eksploatacji statków „Żeglugi Polskiej", możliwem się stało uruchomienie dwuch z pośród szeregu nieczynnych jednostek żeglugi nieregularnej tego towarzystwa. W związku z tem wyrażono przekonanie ,że i pozostałe trampy „Żeglugi Polskiej" zostaną stopniowo uruchomione. Istotnie, po ss „Wilno" i ss „Poznań", uruchomionych już przed szeregiem tygodni, przyszła kolej na ss „Toruń", który od dnia 13 b .m. podjął ponownie pracę i obecnie ładuje węgiel do Rotterdamu. Uruchomienie nieczynnych trampów polskiej żeglugi morskiej jest zjawiskiem dodatniem zarówno z punktu widzenia bilansu płatniczego, jak i z punktu widzenia zatrudnienia marynarzy polskich.

DOSTAWY MASŁA POLSKIEGO DO ANGLJI.

W maju r. b. Polska wznowiła po dwuletniej przerwie eksport masła do Anglji Wmiesiącu tym sprzedano do Anglji 105 tys. kg. masła polskiego. Jak wiadomo, sezon letni sprzyja wybitnie importowi masła europejskiego do Anglji, ponieważ zapasy zimowe są zwykle na wyczerpaniu, a podaż masła dominjalnego rozpoczyna się dopiero pod koniec września lub października. Uwzględniając obecny poziom cen masła polskiego i poprawę produkcji masła w Polsce, należy sądzić, że w czerwcu, lipcu i sierpniu r. b. będzie można umieścić na rynku angielskim około 60 — 70 wagonów masła. W pierwszym tygodniu czerwca wysłano z Polski ok. 10 wagonów 10-tonowych masła do Anglji. Największy udział w tym eksporcie przypada na województwa zachodnie.

WYMIANA TOWAROWA NA DRODZE WODNEJ POMIĘDZY POLSKĄ A NIEMCAMI.

W zeszycie tygodnika „Polska Gospodarcza" (Nr. 25 z dnia 23.VI. b. r.) znajdujemy ciekawe dane o ruchu żeglugowym na Warcie i Noteci w obrocie międzynarodowym w 1933 r.

I tak więc, Wartą przeszło z Niemiec do Polski 300 jednostek żeglugowych, któremi przewieziono 595 ton towarów, głównie starego papieru i włosia roślinnego; w stosunku do 2.887 ton, przewiezionych w 1932 r., stanowi to zmniejszenie przewozów o 79,4%. Natomiast z Polski do Niemiec przeszło 339 jednostek przewozowych, które przewiozły 61.563 ton towarów (w tem 1.200 ton węgla kamiennego); w 1932 r. przewieziono 106.984 ton, a więc rok 1933 dał zmniejszenie przewozów o 42,5%.

Notecią z Niemiec do Polski przebyło 56 statków, na których przewieziono 3.872 ton starego papieru wobec 3.834 ton w 1932 r. W kierunku odwrotnym, t. zn. z Polski do Niemiec, przeszło 54 jednostek przewozowych z ogólnym ładunkiem 10.772 ton, co wobec 8.547 ton w 1932 r .jest zmniejszeniem przewozu o 26,3%.

IMPORT SUROWCÓW DO NIEMIEC W ZWIĄZKU Z NOWEMI PRZEPISAMI DEWIZOWEMI.

Rozporządzenie niemieckiego urzędu dewizowego „Reichstelle fur Devisenbewirtschaftung", wyznaczające kontyngent przydziału dewiz na czerwiec r. b. w wysokości 10%, zawiera postanowienie, że sprawa zapłaty za niezbędne surowce, które podlegają systemowi kontroli importu, będzie osobno regulowana. Oznacza to, że import wełny, bawełny, juty, skór surowych i obrobionych oraz nieszlachetnych metali, będzie regulowany nie w ramach ogólnych postanowień dewizowych, ale na podstawie osobnych zarządzeń, które będą wydane przez urzędy nadzoru tych surowców, w porozumieniu z Reichstelle. Przy tym nowym systemie będzie niezawodnie występować pewna dyskryminacja poszczególnych krajów w zakresie kierunków importu, a w ten sposób reglamentacja dewizowa staje się poniekąd narzędziem polityki handlowej.

WZROST RUCHU OKRĘTOWEGO W PORCIE HAMBURSKIM.

Ruch okrętowy w porcie hamburskim wynosił w maju b. r .na wejściu 1.342 statków o łącznej pojemności 1.623.875 trn., a na wyjściu 1.493 statków o pojemności 1.642.884 trn. W stosunku do kwietnia b. r. oznacza to zwiększenie się tonażu o $6^1/_2$% na wejściu ,a o 11,1% na wyjściu.

Do portu bremeńskiego wpłynęło w maju b. r. 544 statki o łącznej pojemności 707.241 trn., a zatem w liczbie prawie równej z ubiegłym miesiącem.

OBROTY HANDLOWE POLSKO-DUŃSKIE.

Wartość dostaw towarów polskich do Danji w okresie od 1 stycznia do 1 maja r. b. wyniosła 7.688 tys. kor. duńsk., wykazując zmniejszenie o 900 tys. kor. w porównaniu z rokiem ub. Główną pozycję importową stanowił w roku bież. węgiel, na drugiem zaś miejscu stało zboże. Pozatem w dostawach do Danji ważne pozycje eksportowe stanowią nasiona koniczyny, pasza, drzewo i dykty, konie ,produkty rzeźnicze, smoła, smary i benzyna oraz wyroby z żelaza. Inne artykuły, jak np. wyroby włókiennicze, przędza, wyroby chemiczne i nawozy sztuczne, sól, skóra i włosie ,stanowią pod względem wartości pozycje mniejsze, niemniej jednak ważne. Należy zaznaczyć, że poza węglem wszystkie prawie pozycje eksportowe wykazują wzrost w porównaniu z rokiem 1933. Wartość importu duńskiego do Polski w ciągu pierwszych 4-ch miesięcy r. b. wyniosła 2,8 milj. kor. duńsk., co oznacza zwiększenie importu do Polski o 700 tys. kor.

PLANY REGLAMENTACYJNE IMPORTU ARTYKUŁÓW CHEMICZNYCH W HOLANDJI.

W Holandji został powołany do życia specjalny komitet, którego celem jest zbadanie jakie przetwory chemiczne mogą być produkowane w Holandji i zastąpić przetwory chemiczne, importowane z zagranicy. Po ukończeniu badań mają być złożone rządowi wnioski, dotyczące kontyngentowania importu szeregu wyrobów chemicznych. Plany te są dla Polski niekorzystne ze względu na to, że fabryki polskie rozpoczęły dostarczanie szeregu przetworów chemicznych dopiero w ub. roku, przyczem tranzakcje rozwijały się pomyślnie.

DOSTAWY PAPIERU NA RYNEK HOLENDERSKI.

Na podstawie miarodajnych wyjaśnień, uzyskanych przez poselstwo polskie w Hadze, można wnosić, że krążące od pewnego czasu pogłoski o zamierzonem w bliskiej przyszłości kontyngentowaniu importu papieru do Holandji nie odpowiadają prawdzie.

ŁOTEWSKA POLITYKA GOSPODARCZA.

Łotewski Minister Skarbu Ekis wygłosił w dniu 6 b. m. dłuższe przemówienie przez radjo. Na wstępie minister podkreślił z naciskiem konieczność stabilizacji w dziedzinie gospodarczej i wypowiedział się bardzo zdecydowanie przeciw obniżeniu kursu łata oraz opodatkowaniu dewiz. Obniżka kursu łata nie przyniesie większej korzyści eksportowi, zwłaszcza, że $^4/_5$ łotewskiej produkcji obliczone są na rynek wewnętrzny. Popieranie eksportu może i będzie następować przy pomocy innych środków. Minister zakomunikował, że budżet przyjęty przez poprzedni parlament i wykazujący zbyt duże wydatki zostanie nanowo opracowany. Obniżka wydatków wszakże nie nastąpi w kierunku ograniczenia pomocy państwa dla produkcji. Rząd będzie dążył, aby włościanie uzyskiwali za swoje produkty conajmniej koszta własne. Jednocześnie popierane będą te gałęzie przemysłu, które mają naturalną podstawę rozwojową. Co dotyczy handlu zagranicznego, minister oświadczył, że rząd w walce przeciw wybitnej pasywności bilansu handlowego nie będzie się tylko trzymał negatywnych środków akcji: ograniczeń kontyngentowych i walutowych, lecz poweźmie konkretne decyzje w kierunku podniesienia eksportu w szczególności drogą wprowadzenia centralnych organizacyj wywozowych. Kontyngentowanie importu daje już teraz rządowi całkowitą kontrolę przywozu. Łotwa, niestety, jeszcze w większej mierze ,niż duże państwa zmuszona jest trzymać się zasady, że może tylko tam kupować, gdzie towary jej znajdują odpowiedni zbyt.

REGULACJA OBROTU TOWAROWEGO I DEWIZOWEGO NA ŁOTWIE.

Łotewska Rada Ministrów uchwaliła nową ustawę o uregulowaniu handlu zagranicznego i obrotu dewizowego. W myśl postanowień ustawy nastąpiło połączenie systemu reglamentacji towarowej i dewizowej. Kontrola obrotu towarowego i dewizowego została zaostrzona i dotyczy nietylko przywozu, ale również tranzytu żeglugi, tranzakcyj ubezpieczeniowych, spedycyjnych i innych .Obecnie zamiast niezależnych od siebie pozwoleń importowych i dewizowych, wymaganych przy imporcie, wymagane będzie posiadanie jednego pozwolenia, którego uzyskanie będzie jednak ściśle kontrolowane i dość utrudnione. Ministerstwo Skarbu otrzymało uprawnienia w kierunku wydawania zarządzeń o rejestrowaniu sprzedaży, zastawianiu dewiz i innych środków zagranicznych. Należy nadmienić, że dotychczas brak jest informacyj o wydaniu zarządzeń wykonawczych do tej ustawy.

OGRANICZENIE DEWIZOWE NA ŁOTWIE.

Ustawa o regulacji importu i obrocie dewizowym na Łotwie została tak dalece zmieniona, że obecnie nie zezwala się na wywożenie zagranicę waluty łotewskiej lub dewiz bez specjalnego pozwolenia, nawet w granicach najmniejszych sum. Dotychczas wolno było wywozić bez specjalnych pozwoleń kwoty do wysokości 50 łatów.

PODWYŻKI STAWEK CELNYCH NA ŁOTWIE.

Według informacyj Państwowego Instytutu Eksportowego, z dn. 29 czerwca r. b. weszły w życie podwyżki stawek celnych na szereg artykułów importowanych na Łotwę. Podwyżki dotyczą zarówno surowców, jak i półfabrykatów oraz wyrobów gotowych. M. in. podwyżką objęto import ryżu i jego produktów, soli, kleju wszelkiego rodzaju, surowych skór, lnu i konopi, nasion słonecznikowych i innych nasion oleistych, ziół leczniczych, szeregu artyku-

łów chemicznych prócz nawozów potasowych, pozatem garbników środków wybuchowych, maszyn i aparatów z metali i drzewa, odpadków wełnianych, jedwabiu i wyrobów z niego, bawełny i jej odpadków, jak również lnu i konopi w każdej formie.

● ZMIANA SYSTEMU REGLAMENTACYJNEGO NA ŁOTWIE.

Z dniem 1 czerwca r. b. weszła w życie nowa ustawa, w myśl której import wszelkich towarów zagranicznych na Łotwę został poddany ograniczeniom przywozowym. W związku z tem żaden towar nie może być na Łotwę wwieziony, o ile nie uzyska uprzednio pozwolenia przywozowego wydanego przez miarodajne władze rządowe łotewskie. Ustawa przewiduje, że minister Finansów ma prawo ustalać listę tych towarów, które na okres przejściowy mogą być przywożone bez zezwoleń. Dotychczas jednak brak jest wiadomości, by taka lista została już sporządzona. Do czasu zaś jej ogłoszenia przywóz wszelkich towarów na Łotwę jest uzależniony od uzyskania pozwolenia przywozowego.

W ten sposób wprowadzony został na Łotwie system ścisłej reglamentacji importu, pozwalający rządowi na ustalenie zarówno rozmiarów importu, jak i jego kierunków.

● ŁOTEWSKIE PRZEPISY IMPORTOWE.

W myśl postanowień nowej łotewskiej ustawy importowej przywóz towarów możliwy jest jedynie za zezwoleniem Komisji Importowej, która ustala zarówno ilość, jak i jakość importowanego towaru. Przy określaniu ilości i jakości importowanego towaru na określony czas Komisja Importowa uwzględnia kontyngenty przydzielone na podstawie umów handlowych i kompensacyjnych z poszczególnemi krajami. W związku ze zmianą przepisów importowych nastąpiło połączenie dotychczasowych dwuch komisyj walutowej i importowej w jedną. Prawo nabywania i sprzedaży zagranicznych środków płatniczych, przysługuje, w myśl nowych postanowień, wyłącznie Bankowi Łotwy.

● POPRAWA NA ŁOTEWSKIM RYNKU DRZEWNYM.

Wydawane przez Min. Finansów pismo „Ekonomist" omawia w dłuższym artykule sytuację na łotewskim rynku drzewnym. Zdaniem pisma, trwająca przez okres 1931/32 niska konjunktura w handlu drzewem uległa ostatnio znacznej poprawie, zbliżając się do stanu z 1930 r., który dla łotewskiego eksportu leśnego był wyjątkowo korzystny. W ciągu pierwszego kwartału r. b. sprzedano do Anglji materjałów obrobionych za 175.586 funtów, gdy w r. ub. eksport łotewski wynosił w tym samym okresie 154.944 funt. Również ceny na rynku angielskim kształtowały się w tym roku dla wywozu łotewskiego znacznie korzystniej, osiągając zwyżkę około 16%. Eksport łotewski zajął obecnie na rynku angielskim 6-te miejsce, wyprzedzając eksport sowiecki.

● OBROTY HANDLOWE POLSKO - FIŃSKIE.

W okresie od stycznia do kwietnia b. r. włącznie wartość importu z Polski do Finlandji wynosiła 43,1 milj. fmk. wobec 14,7 milj. fmk. w analogicznym okresie 1933 r. Równocześnie wartość eksportu fińskiego do Polski wynosiła 1,7 milj. fmk. wobec 2,3 milj. fmk. w tymże czasie ub. r.

● PRZEDSTAWICIELSTWO HANDLOWE FINLANDJI W PAŃSTWACH BAŁTYCKICH I POLSCE.

Z inicjatywy i na wniosek fińskiego związku eksporterów i innych centralnych organizacyj gospodarczych Finlandji, Rada Ministrów uchwaliła wyasygnowanie subwencji w wysokości 250.000 mk. finlandzkich, z pomocą której ma być zorganizowane specjalne przedstawicielstwo handlowe Finlandji w państwach bałtyckich i Polsce. Zadaniem nowej organizacji ma być ożywienie stosunków gospodarczych i handlowych z wymienionemi krajami.

● WZROST EKSPORTU POLSKIEGO DO FINLANDJI.

W okresie styczeń — maj r. b. wartość przywozu fińskiego z Polski wynosiła 57,0 milj. fmk wobec 23,7 milj. fmk. w odpowiednim okresie r. ub. Wartość eksportu fińskiego do Polski wyniosła w okresie styczeń — maj r. b. 2,4 milj. fmk. wobec 2,9 w analogicznym okresie r. ub. W imporcie fińskim Polska zajęła za ten okres czasu 9-te miejsce (w r. ub. 12-te), w eksporcie natomiast 21-sze (w r. ub. natomiast 19-te).

● PRASA FIŃSKA PRZEWIDUJE WZROST EKSPORTU DRZEWA POLSKIEGO DO NIEMIEC.

Omawiając sytuację na angielskim rynku drzewnym jedno z pism fińskich pisze: „Drewno polskie było w pewnych okresach czasu dotkliwym czynnikiem konkurencyjnym na powojennym rynku drzewnym. W. Brytanji. Jesteśmy jednak skłonni przypuszczać, że konkurencja polska w Anglji nie dozna obecnie zaostrzenia w tym stopniu, jak wskazywałyby na to dane statystyczne za zimowy okres załadowań. Prawdopodobnie, o ile tylko trudności walutowe będą mogły być przezwyciężone, bardzo znaczna część polskiego eksportu drzewnego skieruje się na rynek niemiecki".

● WIDOKI ZBYTU KONFEKCJI NA RYNKU FIŃSKIM.

Finlandja posiada własne wytwórnie drobnej konfekcji, niemniej jednak szereg artykułów przywozi z zagranicy. Do artykułów tych zaliczyć należy krawaty, getry, szelki, podwiązki, ponadto gorsety i pasy. Pozatem Finlandja importuje poważne ilości guzików i spinek. Te ostatnie artykuły mają pomyślne widoki zbytu. Nieodzownym jednak warunkiem jest, aby dostarczany towar był dobry pod względem jakościowym, gdyż należy się liczyć z konkurencją niemiecką, francuską, austrjacką, szwedzką, japońską oraz krajową.

● WPROWADZENIE PREMIJ EKSPORTOWYCH NA BEKONY I PRZEDŁUŻENIE PREMIJ NA WYWÓZ JAJ Z FINLANDJI

Fińska Rada Ministrów postanowiła podwyższyć premję eksportową na jaja z 2,50 do 3,50 fmk. od 1 kg. Równocześnie uchwalono wprowadzić premję eksportową na bekony w wysokości 2,50 fmk. od 1 kg. żywej wagi.

● OGRANICZENIE IMPORTU KOKSU W FINLANDJI.

Od dnia 30 czerwca r. b. import koksu do Finlandji podlega reglamentacji. Każda partja koksu zagranicznego musi posiadać świadectwo pochodzenia oraz świadectwo rejestracji, na której opiera się wspomniany wyżej system reglamentacji przywozu koksu.

● HANDEL ZAGRANICZNY FINLANDJI.

W maju r. b. wartość importu fińskiego wynosiła 496,3 milj. fmk wobec 379,5 milj. w maju r. ub. Wartość eksportu wyniosła w maju r. b. 440,7 milj. fmk, wobec 318,2 w maju r. ub. W okresie styczeń — maj r. b. import wyniósł 1.743,0 milj. fmk (w analogicznym okresie r. ub. 1.297,3 milj.), eksport zaś — 1.606,9 milj. fmk (1.357,7). W ten sposób w okresie tym ujemne saldo wynosi 136,1 milj. fmk wobec dodatniego salda 60,6 milj. w r. ub.

● WZROST TONAŻU FIŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W ciągu pierwszych 5-ciu miesięcy br. fińska flota handlowa powiększyła się o około 49 tys. ton. Ogółem zostało zakupionych 20 statków. W ciągu całego roku ub. wzrost fińskiej floty handlowej wynosił 90 tys. trn.

● OBNIŻKA TARYF KOLEJOWYCH NA LITWIE.

Jak donoszą dzienniki kowieńskie, litewskie Ministerstwo Komunikacji postanowiło obniżyć taryfy przejazdowe na kolejach w ruchu osobowym oraz towarowym o 25%, poczynając już od dnia 1 lipca r. b.

● PRZYJĘCIE BUDŻETU LITEWSKIEGO NA R. 1934.

Z Kowna donoszą, że Rada Ministrów przyjęła budżet państwowy na r. 1934. Przewidywane wpływy wynoszą 249.922.488 litów, z czego 226.923.488 litów wpływów zwyczajnych i 22.999.000 litów wpływów nadzwyczajnych. Po stronie wydatków przewidziana jest równie suma 249.922.488 litów, z czego 210.982.389 litów wydatków zwyczajnych i 38.940.099 litów nadzwyczajnych.

● WYPOWIEDZENIE TARYF RUMUŃSKICH.

Koleje rumuńskie wypowiedziały z dn. 1 października r. b. taryfy kolejowe wszystkim kolejom zagranicznym. Nie dotyczy to tylko polsko-rumuńskiej taryfy portowej.

● PLANY WPROWADZENIA ZARZĄDZEŃ REGLAMENTACYJNYCH W SZWECJI.

Szwecja była dotychczas jednem z niewielu krajów europejskich, które nie stosowały ograniczeń przywozowych wobec towarów zagranicznych. Obecnie jednak znajduje się w stadjum opracowania projekt ustawy, przewidującej wprowadzenie systemu licencyjnego w zakresie importu towarów obcych. Uchwały parlamentu szwedzkiego w tej sprawie mają zapaść w połowie bieżącego miesiąca.

● MOŻLIWOŚCI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH W KRAJACH ŚRODKOWO-AMERYKAŃSKICH.

Na podstawie badań przeprowadzonych na terenie wszystkich krajów Ameryki Środkowej, stwierdzić trzeba, że szereg towarów polskich, zwłaszcza przemysłowych, mógłby łatwo znaleźć zbyt na wspomnia-

nych rynkach. Artykuły polskie mogą z łatwością konkurować z artykułami innego pochodzenia, a jednocześnie zaznaczyć wypada, że kupiectwo miejscowe interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z dostawcami polskimi. Pragnąc zorjentować eksporterów polskich w konkretnych możliwościach zbytu na tle istniejącej sytuacji gospodarczej i struktury handlowej rynku. Państwowy Instytut Eksportowy zamieścił w swem wydawnictwie p. t. „Informator Eksportowy" szereg opracowań monograficznych o tych rynkach. Pożądanem byłoby, by zainteresowane firmy eksportowe polskie rozważyły na podstawie tych materjałów kwestję eksportu do krajów Ameryki Środkowej i nawiązały w tej sprawie bliższy kontakt z Państwowym Instytutem

● WIDOKI ZBYTU ARTYKUŁÓW GALANTERYJNYCH I CHEMICZNYCH.

Na rynku południowo-afrykańskim istnieje coraz szersze zainteresowanie możliwości importu wielu towarów z Polski. Obecnie znana poważna firma importowa z Johannesburga pragnie uzyskać oferty na artykuły z branży galanterji elektrycznej oraz artykuły przemysłu chemicznego. Polskie firmy eksportowe winny zwrócić się w tej sprawie do Państw. Instytutu Eksportowego.

● BRAZYLIJSKA TARYFA CELNA.

W dniu 11.VI. b. r. ogłoszona została w Brazylji nowa taryfa celna. W stosunku do towarów, które już znajdują się w składach celnych w Brazylji lub w drodze do Brazylji, nowe stawki celne zaczną obowiązywać dopiero od 1 września r. b. Natomiast w stosunku do towarów, które zostały załadowane po oficjalnem ogłoszeniu taryfy nowe stawki wchodzą w życie z natychmiastową mocą obowiązującą.

● WYSTAWA PRÓBEK POLSKICH NA DALEKIM WSCHODZIE.

Państwowy Instytut Eksportowy przystąpił do opracowania łącznie z Towarzystwem Okrętowem „Far East Line" projektu wystawy prób i wzorów towarów polskich. Wystawa ta ma być urządzona na jednym z okrętów „Far East Line", utrzymującej, jak wiadomo, komunikację okrętową między portami polskiemi, a portami Dalekiego Wschodu. Statki tej linji idą do Jokohamy, zawijając po drodze do wielu portów na Dalekim Wschodzie. Po zwiedzeniu wszystkich portów Dalekiego Wschodu, z któremi wspomniana linja utrzymuje połączenia, wystawa zostanie prawdopodobnie na stałe w Szanghaju w Polskiej Izbie Handlowej.

Ta metoda pracy przy zaznajamianiu obcych importerów z towarem polskim okaże się niezawodnie korzystną. Należy podkreślić, że postępowanie takie stosowane jest w coraz szerszej skali przez szereg krajów, nawet takich, które do tej pory nie prowadziły akcji eksportowej, zorganizowanej w szerszym zakresie. Do rzędu tych krajów zaliczyć należy np. Unję Południowo-Afrykańską, która obecnie zorganizowała wystawę swych produktów przemysłowych na statkach linji włoskiej, utrzymującej połączenia okrętowe między zachodniemi wybrzeżami afrykańskiemi a Unją Południowo - Afrykańską.

● PRZEPISY PRZY EKSPORCIE DO ARGENTYNY.

Począwszy od 1 września r. b., obowiązywać będzie w Argentynie przepis dołączania do wszystkich przesyłek towarowych faktury handlowej, zalegalizowanej przez konsulat argentyński przed wysyłką towaru. Do 1 września będą dopuszczane przesyłki artykułów zagranicznych w ten sam sposób jak dotychczas, t. zn., że wystarczy faktura handlowa z oświadczeniem eksportera, zastępującem przysięgę, że dane zawarte w fakturze odpowiadają istotnie prawdzie. Począwszy jednak od 1-go września r. b. nie będą dopuszczane do odprawy celnej żadne towary zagraniczne, przy których nie będzie dołączona faktura, zalegalizowana przez konsulat w sposób odpowiedni. Należy pozatem przypomnieć wszystkim eksporterom, którzy wysyłają swe towary na rynek argentyński, że obecnie przy imporcie do Argentyny wymagane jest posiadanie przez importera uprzedniego pozwolenia przywozowego, na podstawie którego po nadejściu towaru do Argentyny i odprawie celnej importer będzie się starał o przydział dewiz, który obecnie nie nastręcza poważniejszych trudności i następuje bez zwłoki.

● PRACA WIELKICH PORTÓW MORZA PÓŁNOCNEGO WYKAZUJE POPRAWĘ.

Ogłoszone obecnie dane, dotyczące obrotów towarowych w 5-ciu konkurencyjnych portach (Hamburg, Brema, Amsterdam, Rotterdam i Antwerpja) w 4-ch pierwszych miesiącach r. b. wykazują, że w porównaniu z obrotem towarowym tego samego okresu w ubiegłych latach nastąpiło znaczne ożywienie. Ogólny obrót w tych 5-ciu portach wynosił w okresie styczeń - kwiecień (przywóz i wywóz łącznie — w tys. tonn — w nawiasie wskaźnik procentowy): 1930 r. 32.356 (100%), 1931 — 26.386 (81%), 1932 — 21.184 (65%), 1933 — 21.671 (67%), 1934 — 23.416 (72%). W ten sposób porty morza Północnego najwięcej odczuły kryzys w 1932 r. Od tego czasu następuje stopniowa poprawa.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za miesiąc maj 1934 r. Polskiej Agencji Morskiej

W PORÓWNANIU do porzednich okresów sprawozdawczych panowało w maju na rynku frachtowym gdańsko-gdyńskim znaczne ożywienie. Poziom stawek frachtowych podniósł się, a specjalnie pod koniec miesiąca żądania armatorów wzrastały prawie z dnia na dzień.

Przedwcześnie rozpoczęty sezon eksportu drewna z północnej Finlandji, północnej Szwecji oraz Leningradu dał zatrudnienie wielu statkom, przez co tutejsi załadowcy, chcąc otrzymać żądany tonaż, musieli płacić znacznie wyższe stawki od kwotowanych dotychczas.

Należy sądzić, że w związku z działalnością tak zw. Noorwoodco, t. j. niedawno zawartego porozumienia wielu zpośród armatorów Morza Bałtyckiego i Północnego, którzy rozporządzają tonażem około 600.000 std., stawki frachtowe wykażą w dalszym ciągu tendencję zwyżkową.

Anglja:

Za parjte tarcicy, przeznaczone do Londynu, płacono sh. 29/— za std. na warunkach Baltwood net. Poza statkami linjowemi wyekspedjowano cały szereg szwedzkich, duńskich oraz niemieckich statków trampowych z partjami, przeznaczonemi do Londynu, Hull, King's-Lynn, Grimsby oraz innych portów wschodniego wybrzeża Anglji.

Również za partje, ładowane w Gdyni, płacono około sh. 2/— na std. więcej. Wyekspedjowano cały szereg duńskich oraz niemieckich statków trampowych z przeznaczeniem do Londynu, Hull, Lowestoft, Middlesbrough, Bristol i innych portów.

Holandja: W uzupełnieniu statków linjowych podstawiono zaledwie pewną ilość małych statków parowych oraz motorowo-żaglowych, które zabrały partje, przeznaczone do Rotterdamu, Amsterdamu oraz prowincjonalnych portów holenderskich.

Belgja:

Eksport zboża do Belgji utrzymał się na stosunkowo niskim poziomie. Wywieziono przedewszystkiem nieco jęczmienia i owsa, oraz tylko nieznaczne ilości żyta.

Ilości wyeksportowanego drewna były również niewielkie. Należy wspomnieć o eksporcie podkładów dębowych na poczet kontraktu z belgijskimi kolejami.

Francja:

Tak jak dotychczas, również i w maju eksport do Francji nie wykazał większego ożywienia. Drobne partje drewna, przeznaczone do portów kanału La Manche, oraz małych portów wybrzeża zachodniego Francji, zostały wyekspedjowane na statkach motorowo - żaglowych.

Danja:

Frachtowanie drobnego tonażu dla ładunków zboża z Gdańska do portów duńskich było połączone z pewnemi trudnościami, gdyż większość statków, wchodzących w rachubę, wolała ładować lepiej rentujące się drewno z portów fińskich i szwedzkich. W związku z tem stawki frachtowe podniosły się około Rmk. 0,50 na tonie.

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300.—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele i w tekscie 50% drożej.

S. A. Z. G. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12. Tel. 5.87-98.